RUGIR de MOTORES

$ 30.-

T. C. 1ra. Vuelta de San Pedro

Gradassi. Performance excepcional de un volante de excepción. Y no menor el mérito del Torino y la gente que llevó un auto a un debut absoluto con aires triunfales.

GRADASSI-TORINO TRIUNFO DE CAPACES

Héctor Luis Gradassi, y Torino 380 W, en una victoria que ya es hito en el Turismo Carretera.

ESCRIBE:

Juan Carlos Tornés

¿Sorpresa? No la hubo. No podía haberla; no en nosotros y en todo aquél que presenciara el proceso previo al día D de la presentación del equipo oficial de Industrias Kaiser Argentina. Es decir, la mínima sorpresa pudo haber existido después de San Pedro ante lo fulmíneo y perfecto de la puesta a punto de los productos de IKA, pero no en cuanto a la performance que tales unidades debían producir. Aquella tenía que ser una *high performance*. Y lo decimos porqué. Quien conoce la capacidad de Berta —que raya en lo genial—, quién sabe de lo hecho por Copello sobre las cuatro ruedas, quien ha visto manejar en lo sinuoso a Gradassi y en la pista a Ternengo, quien ha estudiado las características del Tornado y conoce la responsabilidad y medios de Kaiser, quien sabía todo eso, decimos, no podía, casi no debía, esperar otra cosa que no fuera actuación de elevada graduación.

Además, existía un precedente. No hace mucho, viajaron silenciosamente a Rafaela, dos Torino de los que corrieron en San Pedro y uno de ellos —el conducido en San Pedro por Copello—, dejó sin vigencia el récord que en esa pista era del Chevytú con la conducción de Jorge Cupeiro. Y ahora en San Pedro, al cerrarse las planillas de clasificación del sábado; Copello, Gradassi y Ternengo eran tres nombres que estaban en los tres primeros puestos. Los tres, con Torino.

Y llegó la carrera. Si es observada la progresión de marcha, no habrá dudas respecto de la contundente victoria de Gradassi. De sus co-equipers, el que más lejos viajó fue Ternengo. El piloto de Rafaela entraba ya en la segunda mitad de la carrera luego de capitalizar un segundo puesto muy trabajoso y seriamente pretendido por Casá; todo caminaba bien para Ternengo cuando llegó el vuelco. En casi todos estos casos, casi siempre hay un error de parte del conductor. Decimos en casi todos, y en este, no sabemos a que atribuirlo. Días más, y hablaremos con Ternengo, aunque lo sucedido no es cosa del otro mundo. El otro piloto de IKA, Copello, el del mejor tiempo en clasificaciones, el que compite con el Torino más avanzado en experimentación, tuvo —según se dijo— problemas de encendido. Gradassi

PIRELLI

es mas neumático

https://argentoteca.blogspot.com

pues, con su estilo violento pero rebozante de riquezas, pisando un poco más allá del límite, con un Torino que dejaba oir un llenado vibrante —¡oh los Weber!—, suprimió en todo momento cualquier oposición. La pretensión más seria vino por el lado de Cupeiro. Y hubiera sido muy peligrosa. Pero fue muy fugaz. Es obvio, que las soluciones no halladas por los famosos Bellavigna, tampoco han sido encontradas por Enrique "Quique" Duplán y Cía. El otro que por momentos debe haber inquietado al "clan" de Berta, sin dudas debe haber sido Bonanno. Con su nuevo Chivo tipo Fleetline manufacturado por Baufer y con motor F-100... ¿Quién entiende esta mezcla? Lo cierto es que Ricardo Bonanno, el vehemente ex volante del Peugeot, ahora con la orientación mecánica de Alberto Lupacchini, estaba para ganar. Dolencias en la suspensión —amortiguadores— y alguna venida a menos en vueltas conspiraron contra el simpático Bonanno. Pero Bonanno *está*, para tranquilidad de él y su técnico. Evidentemente, Casá no habría de estar ausente en el final. Y no estuvo. Partió para Balcarce con los seis puntos del segundo puesto luego de un andar consistente, como siempre lo hacen él y su Ford de plata. Y como siempre, tampoco anduvo despacio. No lo decimos nosotros, entiéndase. Lo dice su récord de vuelta —19m.27s.4 a 173,248 kmph.—, *que es lo importante.*

Final para Gradassi. El conjunto hombre-máquina (Gradassi - Torino) es debutante absoluto en TC. El cordobés manejó con la solvencia, el arrojo y el ritmo enloquecedor con que cien veces en las sierras demostró su aptitud no común. Su temperamento de fuego, y su fuego de gran volante, tuvieron cerca suyo, a disposición de su innata capacidad, la exquisitez de una caja ZF de competencia con las más envidiables selecciones de marcha, la prodigiosa tenida en ruta observada al 380 W (PF 622) en las circunstancias más críticas, y la sugestiva reacción que dejó boquiabiertos a más de un experto. Todo ello, como si fuera poco, mostró el Torino; y no hablemos de la comodidad con que soportó tan larga relación de puente: 2,75 : 1. Hablamos al comienzo, de que esto del Torino significaba un hito en esta nueva época del TC. Y definitivamente lo es.

!Ah!, olvidábamos decir que Héctor Luis Gradassi nunca guió algo superior en cilindrada que los 1.000 cm3. del Auto Unión. A eso se llama ductilidad. Y en Gradassi, eso, es exacto.

SUMARIO

- T. C.: Primera vuelta de San Pedro y Allen (Río Negro)
- Nosotros y un viejo tema
- Fórmula 1: Partida demorada
- Automovilismo Norteamericano. Su actividad mensual
- Pairetti: un hombre veloz
- Fangio y Bordeu en Angélica
- Noticiero de la Industria y el Comercio.

RUGIR de MOTORES

"Afirmación, defensa y difusión del automovilismo"

Año XIII Nº. 156 - Marzo 1967

Director:
LUIS V. SERRA

Secretario de Redacción:
MARIO SEBASTIAN

Redactores:
JUAN C. FORNES
S. NUÑEZ
JORGE A. PIVIDORI

Diagramación:
CARLOS R. MONTAÑO

Correo Argentino Santa Fe — Franqueo Pagado Concesión Nº 5985 — Tarifa Reducida Concesión Nº 740

Una publicación de: Empresa Editora "RUGIR DE MOTORES" Serra y Vazeilles. Edición mensual. Registro de la Propiedad Intelectual Nº 904.166. DIRECCION Y ADMINISTRACION: Catamarca 2339 - Teléfono 27289 - Santa Fe (Rep. Argentina). Impreso: Editorial "Belgrano" - Belgrano 4029 - S. Fe

Allen, Río Negro: Primer Premio Alto del Valle

Casá y su tesis: no innovar

La historia se escribe con hechos. Y en automovilismo deportivo, lo que al final de cada carrera tiene garantía de mayor perennidad, es la conducta del ganador, excepto las veces en que una performance de excepción ha quedado trunca. Eduardo Casá fue a la muy bien organizada competencia de Allen, en el hermosísimo Alto Valle del Río Negro sin *"modífica"* sustancial en su plateado Ford con carrocería 1939 dotada de motor F-100 de la misma marca. Está más veloz sí, que el año pasado, pero también está a la misma distancia de los más rápidos de lo que estaba en el 66. Unicamente ha cambiado un poco más la trompa..., y nada más. En todo lo otro, igual. Incluso en su modo de atacar una prueba de Turismo Carretera. Sin especular. Porque Casá no especula, y esto lo aseveramos por haberlo visto en donde viran a alto régimen tan sólo aquellos que están excelentemente dotados. Vaya esta aclaración para quienes sostienen que Casá corre a la "expectativa". Y no es así. El caso es el siguiente; si una máquina de las más veloces tiene una máxima de 235 kmph., es muy probable que Casá tenga 225/28 kmph., pero si Casá no anduviera como nosotros decimos, estaría en las planillas de la Deportiva, mucho más lejos de lo que comúnmente está en el desarrollo de cada prueba. En cuanto a su mecánica, su concepción es un hecho que no puede discutirse y debe ser respetada. Si bien siempre nos gustarán los autos más veloces, es cierto también que no es ningún negocio romper a perpetuidad. Y eso no les gusta a Manolo Rodríguez y Casá.

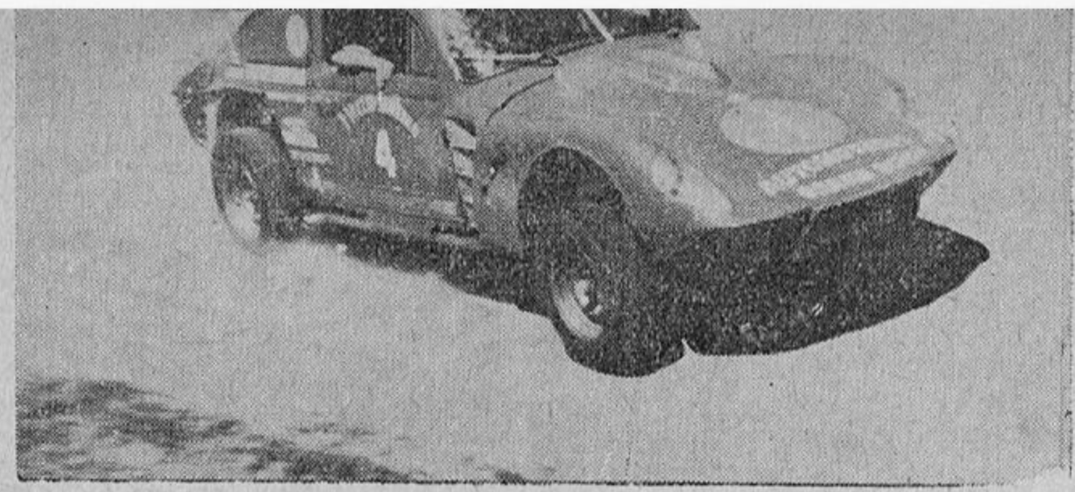
CONDUCTA DE LOS MEJORES

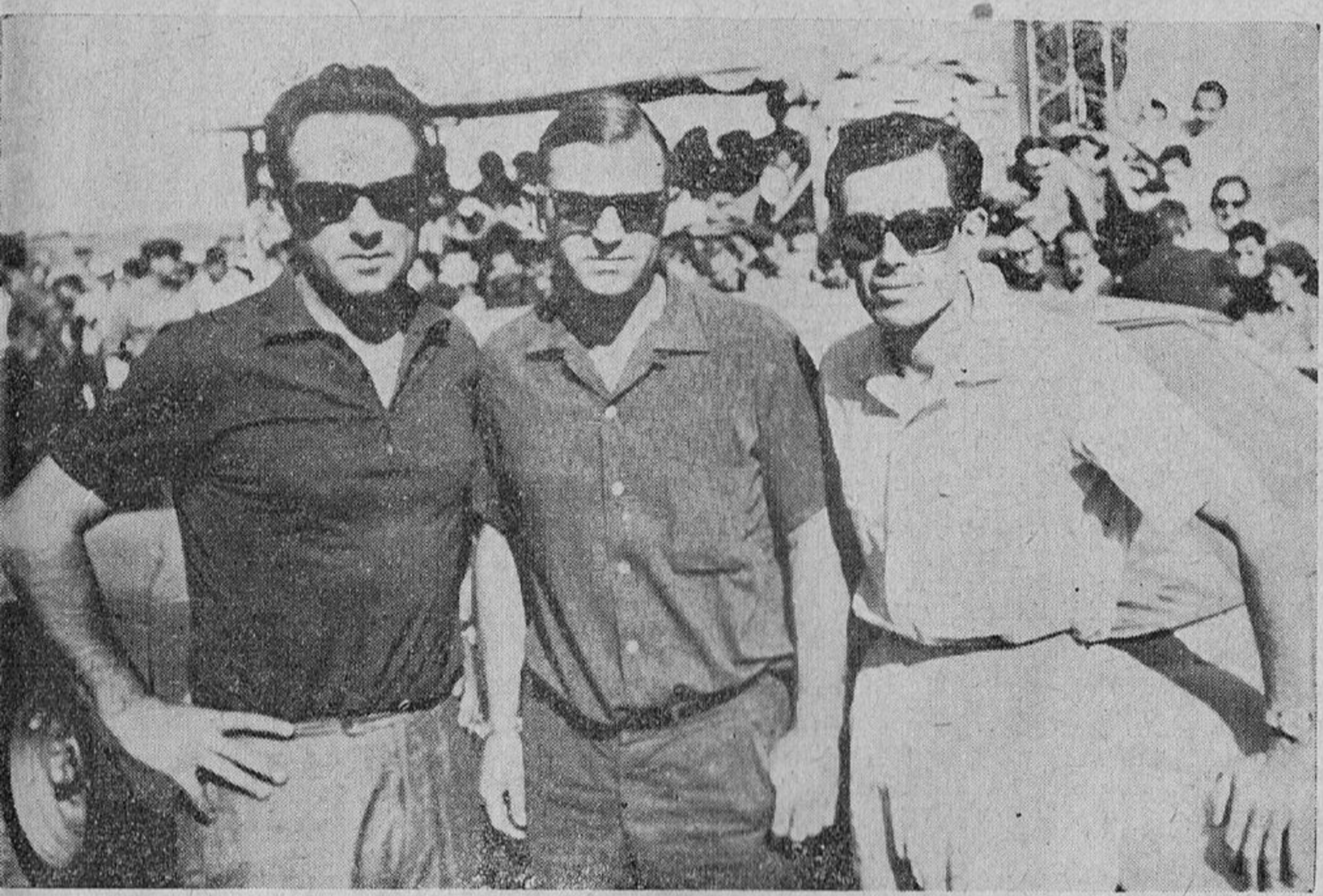
EDUARDO CASA: Expusimos más arriba nuestro punto de vista sobre este piloto. Y el resultado de la razón. Con sobriedad, energía, sabiendo muy bien lo que hace, dando en todo momento la impresión de que a la hora de doblar en lo más exigente, será Casá uno de los mejores. Sabe que su F-100 es casi invulnerable. Y por eso, lo exige siempre al máximo. Insistimos; quien se ubique un domingo en la parte más difícil —preferentemente un tramo veloz— de un circuito para TC, observará que entre Casá y los más rápidos casi no hay diferencia. Quizás, por esa razón, en Allen fue el triunfador.

GRADASSI: Nuevamente, como en San Pedro, por ser su Torino el único que respondió a las solicitaciones de su conductor —esta vez fueron dos las máquinas del equipo oficial—, y por su incuestionable calidad de volante, Gradassi constituyóse en valor capital de la carrera. Creemos que en superior nivel aún, a San Pedro. Quizás lo pensemos así, porque en Allen hubo una máquina mucho más veloz, la de Emiliozzi. Gradassi aplicó en Allen la técnica montañista: mucho

https://argentoteca.blogspot.com

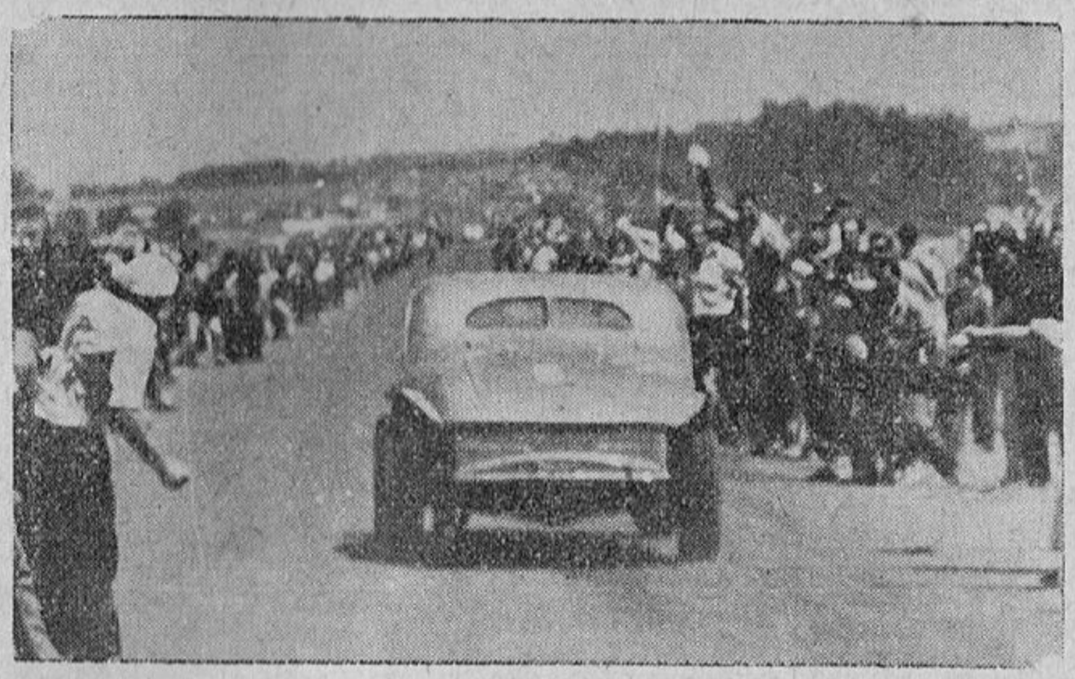
Este es el coche que basado en las líneas del Chevrolet fleetline construyó Baufer para Ricardo Bonanno. Con la asistencia técnica de Alberto Lupacchini, el auto fue un "tiro" en los primeros momentos. Hermosa unidad para el TC.





El flamante equipo oficial de IKA para el Turismo Carretera: de izquierda a derecha, Eduardo Copello (Mendoza), Héctor Luis Gradassi (Córdoba) y Jorge Ternengo (Rafaela). Falta el Ing. Berta (también de Rafaela). Lindo conjunto de provincianos. Y muy lindo lo del Torino también, que es A-R-G-E-N-T-I-N-O.

Una cola conocida. La del Ford de Eduardo Casá. Siempre cerca de la punta. Esta vez segundo.

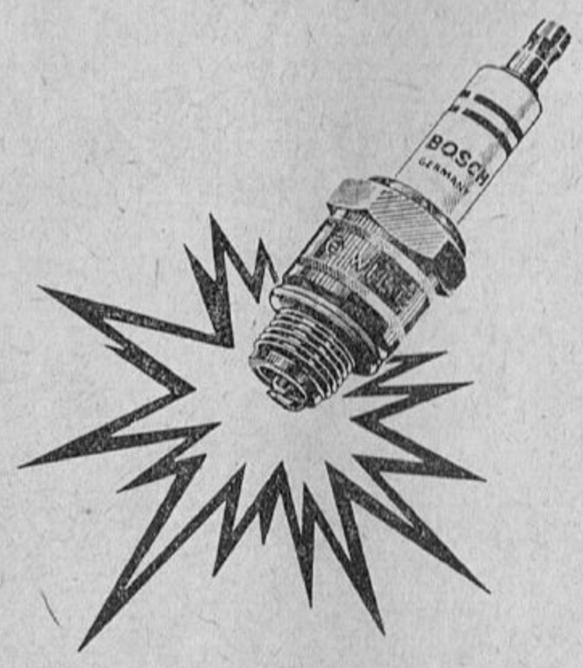


rebaje, frenadas sobre el viraje y derrape. A todo ello adosó, su reconocido arrojo. Cumplidas dos terceras partes de la carrera, guerreaba con Emiliozzi, oscilando ambos en las cercanías del récord del circuito. Eso le trajo a Gradassi la consecuencia posterior que determinó su abandono. Abandono que no empañó su magistral performance.

EMILIOZZI: Con su nueva versión Ford, Baufer GT con terminación fast-back y cola trunca del tipo Kam. Los ya no muy jóvenes hermanos de Olavarría hicieron lo que ellos hacen siempre. Correr a fondo, cosa que a esa edad no es fácil, y que por eso maravilla. El F-100 sigue siendo veloz, uno de los más veloces. La falencia del cardán no es fundamental como problema, y muy pronto llegarán de nuevo al triunfo, que casi fue de ellos en Allen.

SOGOLO: Los que conocen a Sogoló, saben que en su stock de repuestos no falta nada de aquello que a un Ford de primera línea haga falta. Esta vez Don Adolfo reapareció en Allen con una coupé convencional no muy linda en lo exterior pero sí muy eficiente por dentro. De ahí el segundo puesto.

COPELLO: El célebre mendocino de los Gordini - Berta, ha entrado con mal pie en el TC. Nadie duda que él era el piloto de primera línea en el *IKA - BERTA RACING TEAM*. Nadie duda tampoco que su Torino, el único con trompa especial de plástico hecha por el Ing. Pronello —otro de IKA—, es también el auto oficial de Kaiser que más camina. En San Pedro fue el primero en las pruebas de clasificación. En Allen también fue el mejor en la original clasificación que tuvo como base el kilómetro lanzado. Y en Allen —al final— fue tercero. Mayor satisfacción que en San Pedro, pero tampoco el Torino rindiendo a pleno. No obstante, la aptitud de Copello queda a salvo, por muy reconocida que es. La buena llegará pronto para él.

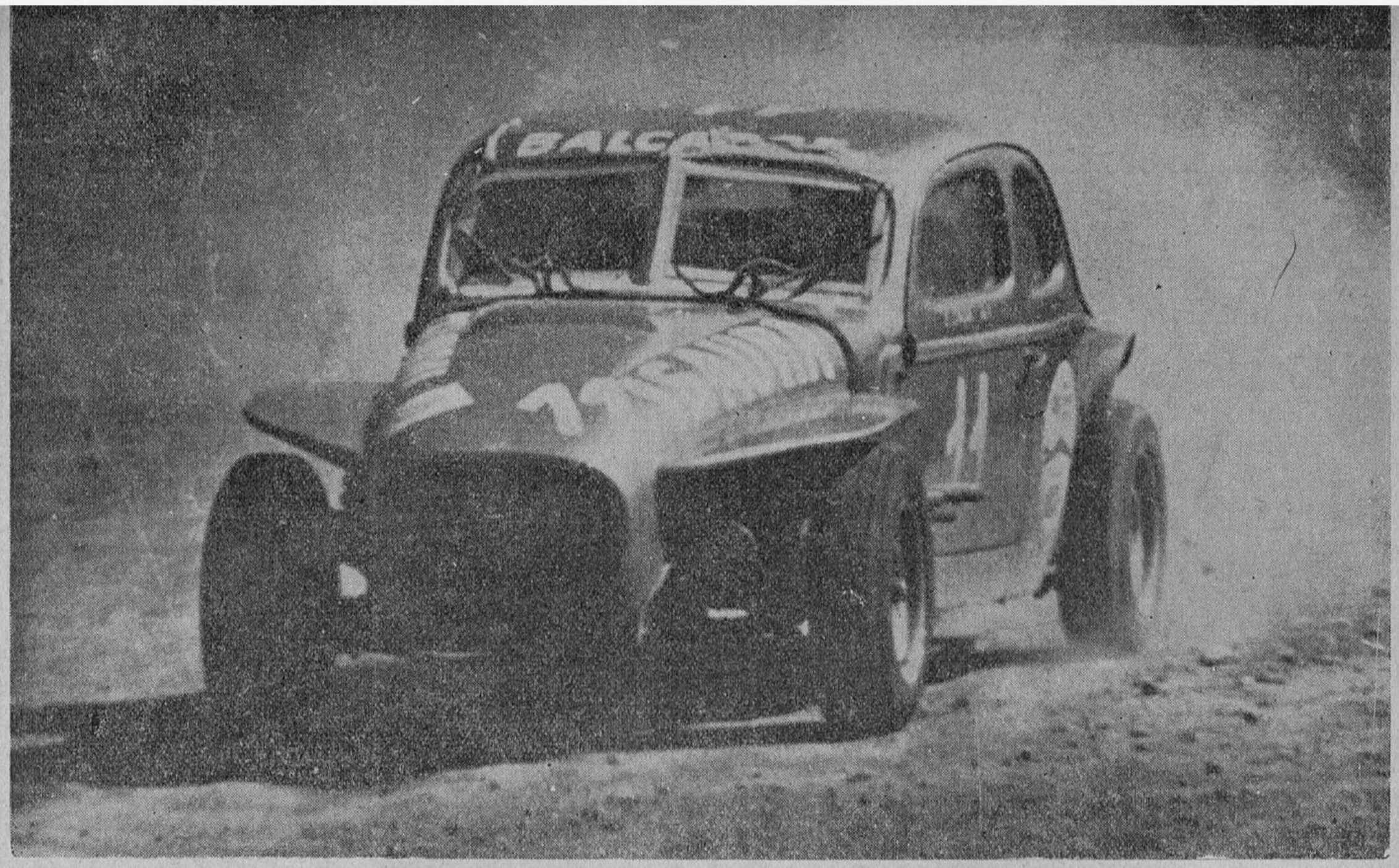


calidad para campeones

BUJIAS BOSCH thermo-elastic

Distribuidor
ELECTRO DIESEL SANTA FE. Rivadavia 3265. Santa Fe

https://argentoteca.blogspot.com



Cuando todos marchan hacia el GT, Casá apenas ha modificado la trompa de su Coupé 39. Pero lo mismo gana. La razón: el secreto de una buena mecánica.

RESULTADOS GENERALES

PRIMERA VUELTA DE SAN PEDRO

Organización: Automóvil Club San Pedro
Circuito: carretero del tipo mixto con 56,200 km. de extensión (pavimentados).

26/2/67

CLASIFICACION

10 vueltas - Distancia total: 562 Km.

1º) Héctor Luis Gradassi, Torino 380 W, 3h.21m.36s.2/10.
2º) Eduardo Casá, Ford F-100, 3h.23m.30s. 4/10.
3º) Mariano Calamante, Chev.-Super, 3h. 28m.44s.8/10.
4º) Ricardo J. M. Bonanno, Chev.-Baufer-F-100, 3h.30m.48s.2.
5º) Nasif Estéfano, Falcon-F-100, 3h.34m. 57s.
6º) Eduardo Matías, Ford F-100, 3h.36m. 30s.6/10.

Promedio del ganador: 167,259 kmph.

Se clasificaron además: Nelson Prandi (F-100), Luis J. Villa (Chev.-Super), Eloy González (Chev.-Apache), Antonio Bertolotto (Ford F-100), y Octavio Suárez (Ford F-100), Esteban Sokol (Torino 380 W) y Hugo A. Gimeno (De Soto-Valiant), todos con 9 vueltas. Además, Osvaldo Montero (Ford 59 AB) y Rubén Codagnone (Chev. 400-F-100) con 8 circuitos y Perfecto Cuesta (Ford 59 AB) con 7.

Ganadores de vueltas: 1ra. Gradassi, en 20m.12s.2 a una media de 166,976 kmph.; 2da. Gradassi con 19m.47s.4 y 170,330 kmph. de promedio; 3ra. Gradassi, 19m. 45s.2 a 170,676 kmph.; 4ta. Casá con 19m. 33s.2 y un promedio de 173,000 kmph.; 5ta. vuelta, Gradassi, 19m.29s.2 a 173,011 kmph.; 6ta. Casá, 19m.27s.4 y una media de 173,248 kmph. (récord); 7ma. Calamante, 20m.18s.1 con 165.944 kmph.; 8va. Casá, 19m.29s.4 a 172,952 kmph.; 9na. Matías en 20m.27s.2 y un promedio de 164,836 kmph. y 10ma. vuelta ganada por Eduardo Matías con un neto de 20m.13s.2 a un promedio de 166,738 kmph.

No largaron: 2 máquinas.

— **Abandonaron:** 28 máquinas.

RESULTADOS GENERALES

PRIMER PREMIO ALTO VALLE

Organización: Allen Auto - Moto Club
Circuito: carretero mixto de 35 km. de extensión.

5/3/67

CLASIFICACION

15 vueltas - Distancia total: 525 km.

1º) Eduardo Casá, Ford F-100, 3h.00m. 26s.8/10.
2º) Adolfo Sogoló, Ford F-100, 3h.03m. 18s.7/10.
3º) Eduardo Copello, Torino 380 W, 3h. 07m.14s.1/10.
4º) César Horacio Malnatti, Torino 380 W, 3h.09m.01s.6.
5º) Alfredo Fernández, Chev.-Super, 3h. 12m.43s.6/10. (14 vueltas).
6º) Evaristo Lochbaum, Torino 380 W. 3h.13m.54s.3/10. (14 vueltas).

Promedio del ganador: 174,566 kmph.

Se clasificaron además: con 13 vueltas: Adolfo Bertello (Ford F-100); Marcial A. Feijoó (Ford F-100) y Heraldo Gilli con (Chevrolet 4 IA). Con 11 circuitos: Dante Emiliozzi (Ford F-100) y con diez vueltas cumplidas, Héctor Luis Gradassi (Torino 380 W) y Adolfo Fernandez (Slant Six).

Ganadores de vueltas: Emiliozzi, 3ra., 4ta., 6ta., 8va., 10ma. y 11ma. con 11m. 37s.7 (180,593 kmph.), 11m.38s.3 (180,438 kmph.), 11m.39s.9 (180,025 kmph.), 11m. 40s.7 (179,280 kmph.), 11m.35s.1 (181,268 kmph.) y 11m.30s. (182,608 kmph.) respectivamente. Gradassi: 5ta., 7ma. y 9na. con 11m.40s.8 (179,794 kmph.), 11m.40s.2 (179,948 kmph.) y 11m.33s.4 (181,713 kmph.) respectivamente. "Bamse", la 2da. con un neto de 11m35s.7 a 181,112 kmph. Casá: 1ra. y 12ma. en 11.50s.2 (177,414 kmph.) y 11m.56s.4 a una media horaria de 175,859 kmph. respectivamente. Sogoló: la 13ra. en 12m.03s.1 a 174,249 kmph, la 14ta. con el neto de 12m.00s.9 y la media de 174,081 kmph. y la 15ta. en 12m.04s.9 y un promedio de 173,816 kmph.

No largaron: 7 máquinas.

Abandonaron: 13 coches.

https://argentoteca.blogspot.com

IDEAS NUEVAS PARA MUCHOS AÑOS DE EXPERIENCIA

Este técnico invierte muchas horas de investigación y conocimientos para que una de las más delicadas partes de motor, el aro de pistón, rinda siempre lo que le exigen fabricantes y mecánicos de automotores. Otros como él se sienten orgullosos de trabajar para el prestigio internacional de Perfect Circle en la mayor y más experimentada fábrica de aros de la Argentina.

AROS DE PISTON

PERFECT CIRCLE

PC

FABRICADOS POR E. DANERI i. c. s. a., LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U. S. A.

https://argentoteca.blogspot.com

NOSOTROS Y UN VIEJO TEMA

Para "Rugir de Motores", el Turismo Nacional en relación al TC y al Gran Turismo Argentino, es un tema muy caro, y también en parte, muy amargo. Y si decimos que es un viejo tema, lo decimos no por antigüedad sino por la intensidad con que fue tratado.

Recordemos, que en 1964, luego de innumerables conversaciones, hubo un Congreso del Automovilismo en Junín al que asistió un sector de la prensa —no toda, por supuesto—, otros del grupo dirigente y también unos pocos corredores. Se trató la creación de la fórmula Turismo Nacional, y después del completo acuerdo de Junín, se presentó formalmente una moción en la Asamblea de la Deportiva en el sentido de propiciar el nacimiento de la categoría TN. Y esa moción fracasó, no sin antes pasarse por alternativas no muy claras en la parte opuesta que muy bien recordamos. Luego vino otro Congreso y después otra Asamblea, en la que para evitar situaciones enojosas, retiróse la conocida moción similar a la anterior momentos antes de ser presentada. Desde entonces, ni oficialmente ni extraoficial, volvióse a tratar el asunto. Pero he aquí, que cosas bien nacidas que no prosperan en el aspecto reglamentario, sí se vienen solas como si la razón misma las impulsara. Pero vayamos al meollo del asunto.

¿Qué es el Turismo Nacional? El Turismo Nacional sería una división rutera cuyo aspecto reglamentario dice en líneas generales; que los coches serán de fabricación nacional, que conservarán su aspecto exterior de fábrica y que se los preparará por dentro dando libertades que no lleven a un grado de costo tal que no pudiere dar acceso a los más modestos. Estimábamos por es entonces —1963— que el T C estaba encaminándose con su superespecialización a constituirse en una categoría ultra costosa, y que llegado un momento dado, debía circunscribirse su accionar a escenarios cortos, cerrados y pavimentados como ser Tandil, San Nicolás, los diferentes Autódromos, Necochea y demás. ¿Y qué pasaría entonces, decíamos? Pues pasaría que habría una categoría moderna, potente, hermosa..., eso sí. Pero que esa misma categoría ya no sería para muchos de los muchachos de los talleres de la Capital y del interior que desde 1935 preparaban su T C y salían —con distinta suerte— a correr.

Y que así, al ir a otros trazados y con otros costos, se esfumaría la esencia misma del Turismo Carretera. Esto es; las carreras de ruta abierta y la accesibilidad. Decimos esto, sin desconocer que el automovilismo deportivo no es un deporte que se practica con centavos y que la disputa sobre largas distancias deben disminuir por razones obvias. Pero lo decimos para que se tenga en cuenta que nosotros, de quienes se dijo que tratábamos de lograr la defunción del T C, éramos precisamente con otra gente los que queríamos conservar la esencia del T C ¡¡Y lo que son las cosas!!

Lo que se veía venir en 1963, ha llegado. Se están construyendo unidades de 4 millones de pesos, sumamente estilizadas, se está yendo cada vez más al circuito corto, y con todo eso, prácticamente ya estamos en el Gran Turismo, aunque no a pleno todavía. ¿Entonces? Entonces sucede, que ahora tenemos a los Falcon, con sus motores de 3 litros o sus futuros 3.800, a los Valiant y los Chevrolet Super, y a los Torino, todos, autos racionales, modernos, y en el caso de los Torino, preparados para correr sin cambiar su aspecto de calle y..., MAS BARATOS!!! Y no se olvide, que cuando el TC nació, o cuando tuvo su impulso definitivo —en la gran época— en los años 1939/40, las cupé eran tan modernas y de calle, como ahora lo son los compactos. Cambiaron las formas, claro. Y esto ya es concluyente: la Industria Nacional ya no es sueño. Está. Vive. ¿Porqué no darle entonces una categoría sin hibrideces, en la que pueda volcar todo su esfuerzo? Y que tal categoría se corra con material que sea exponente puro de lo que nosotros hacemos.

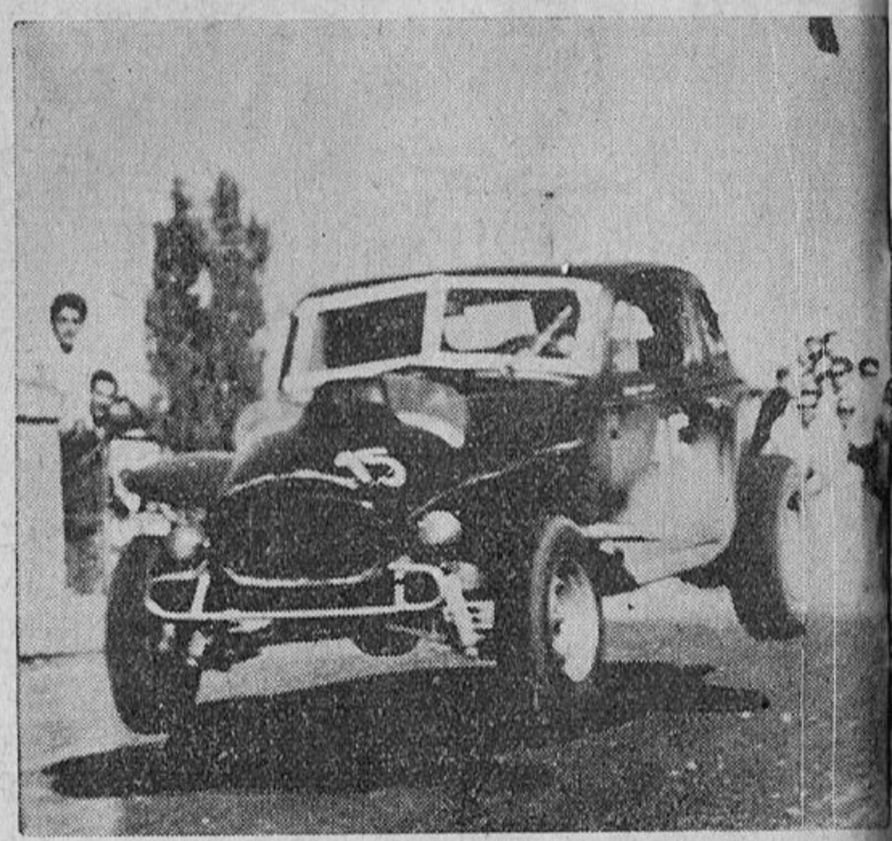
Tenemos ya, una reglamentación que nos conduce al Gran Turismo permitiendo a diseñadores y preparadores cualquier libertad y posibilidad de implantar o crear elementos a cada cual más exquisito. Tengamos también entonces, una categoría que sea exacto reflejo de la producción nacional en las altas cilindradas y que muestre al utilitario con la mayor fidelidad posible, la aptitud en competencia deportiva del coche similar al que él posee. De paso, el TC mantendrá por unos años más, la vigencia de lo que fue su origen. En estos momentos en que el Torino está causando sensación, y en momentos en que más de treinta unidades han sido solicitadas al Departamento de Desarrollo de Vehículos Avanzados de IKA para competir en las rutas —solicitudes hechas incluso por quienes negaron al Turismo Nacional— al comprobar los volantes que el precio está por debajo de lo que puede costar un GTA, en estos momentos, decimos, nos pareció oportuno dar la cita de lo que tuvo su comienzo en un Congreso que en 1964 se hizo en Junín. Y conste, que Turismo Nacional es sólo una denominación, que bien podría ser cualquier otra, o incluso TC, que después de todo fue para defender al TC que se propuso el TN.

Ya está. Quisimos ser breves. Pero había que decirlo, y dicho está. Luego, todo esto es consecuencia de que todo lo que se propuso fue mirando únicamente al AUTOMOVILISMO DEPORTIVO ARGENTINO. Que es al que todos queremos, haciendo abstracción de categorías. Y esto es verdad.

San Pedro - Allen

Un gran volante poco promocionado, que ahora cuenta con un auto magnífico. La oportunidad ha llegado para Gradassi, quien va en carrera aquí con su Torino en Allen, en donde fuera alto valor.

Emiliozzi actualizado. Con la nueva tendencia, cola trunca y final de la parte superior de la carrocería tipo fast-back. Es uno de los más veloces.



Muy tradicional este coche de Sogoló. Pero camina rápido. Es que en lo motriz, la máquina Nº 15 no carece de nada que sea lo mejor. En esto último, Sogoló siempre fue igual.

https://argentoteca.blogspot.com

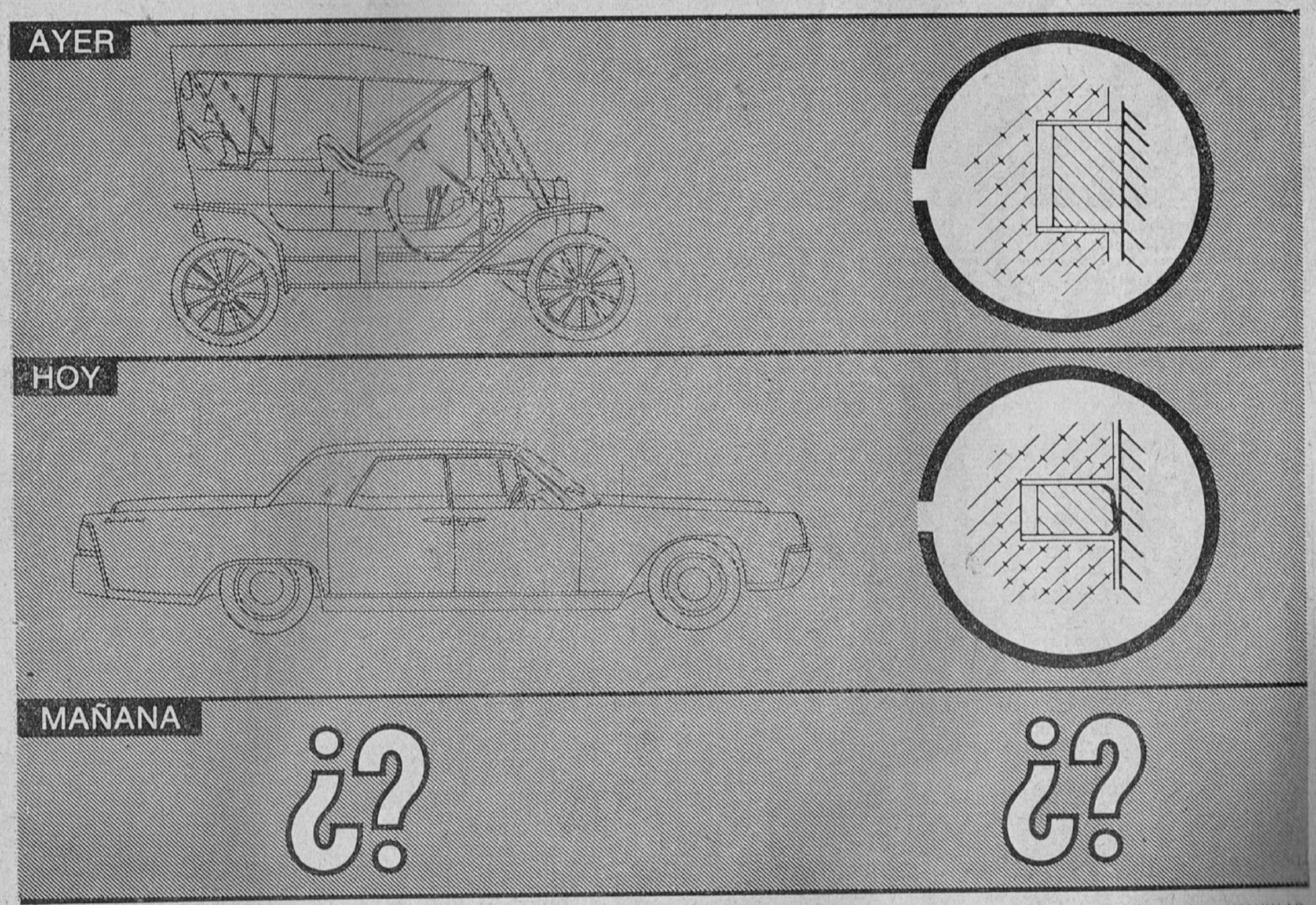
Use lo mejor..! use aros Thompson

Al usar aros Thompson...

Ud. hace uso de la ingeniería de avanzada y de las últimas investigaciones de los laboratorios de Thompson Ramo Wooldridge Inc. (ahora T. R. W. Inc.) de los Estados Unidos, nuestra casa Matriz, que se mantiene a la vanguardia en la creación de más y mejores diseños de aros de pistón, obteniendo así el máximo beneficio de las incalculables investigaciones de los laboratorios de T. R. W. Inc. que nunca dan por finalizada su labor de investigación y descubrimientos destinados al perfecto funcionamiento de su motor.

Es notable destacar como ejemplo que de los 39 nuevos motores creados en Estados Unidos en 1966, los aros producidos por T. R. W. fueron incorporados en 29 de esos nuevos motores de equipo original.

Al adquirir los aros fabricados por Thompson Ramco Argentina Ud. tendrá la seguridad de recibir lo mejor y más avanzado en diseños en cuanto a aros de pistón se refiere.



FABRICANTES DE AROS DE PISTON, VALVULAS, VARILLAJE Y EXTREMOS DE DIRECCION, ROTULAS DE SUSPENSION Y ASIENTOS DE VALVULAS

TRA

Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F.

FERREYRA - CORDOBA

BAJO LICENCIA Y SUPERVISION DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. *(Ahora,* **TRW** INC.) DE EE. UU.

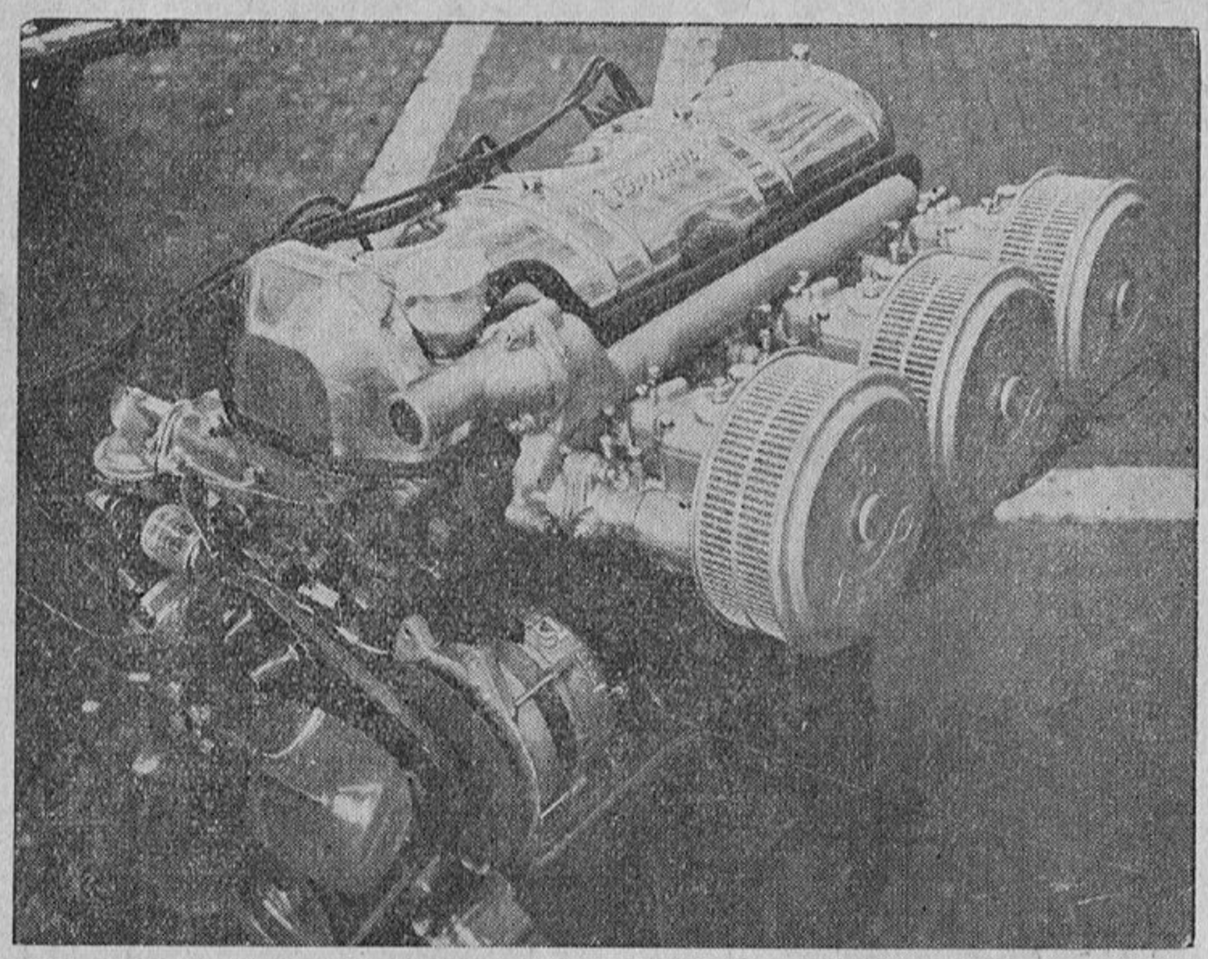
DISTRIBUIDORES: WILL L. SMITH S.A.C.I. - CADMA S.A.C.I.F.

https://argentoteca.blogspot.com

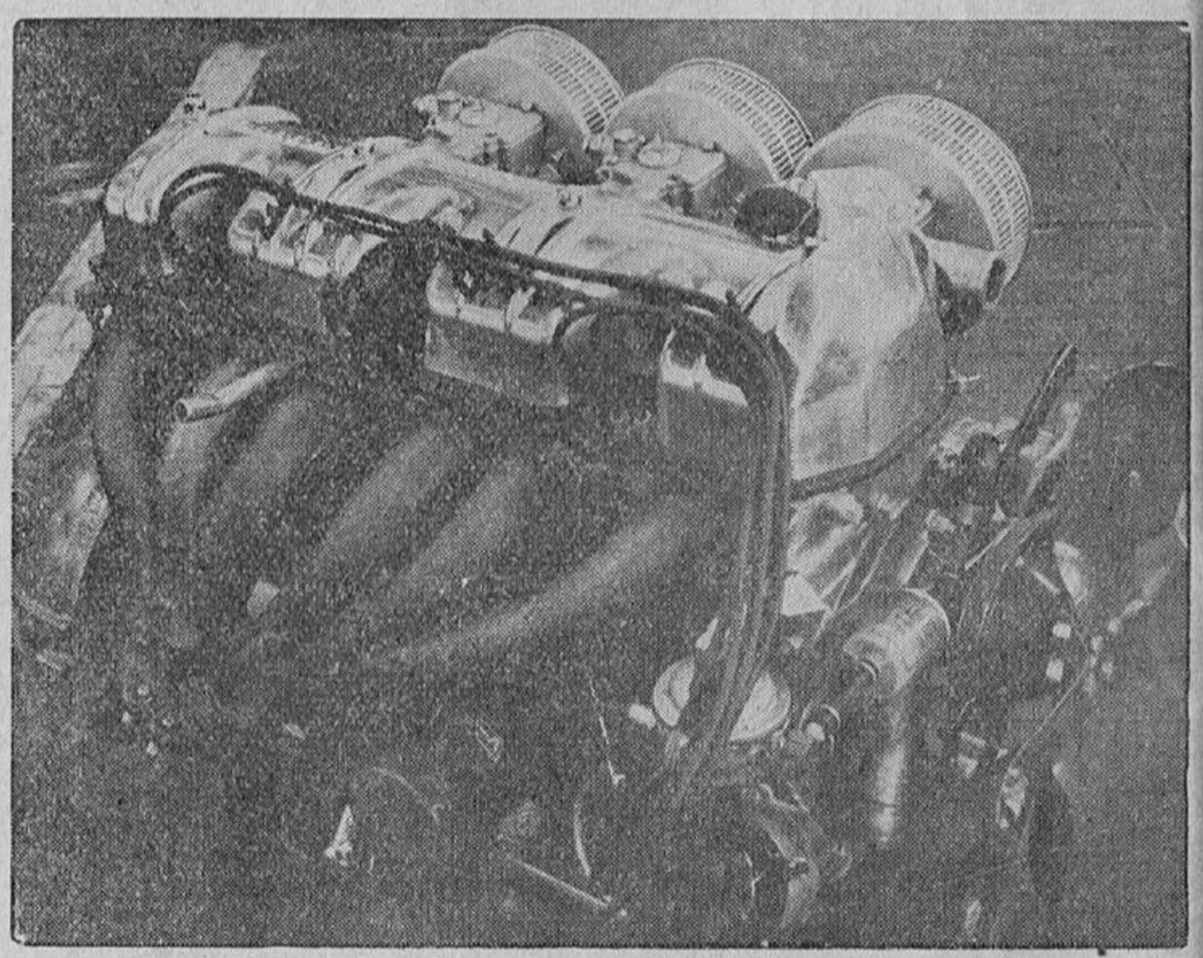
TORINO

ELEGANCIA Y POTENCIA PARA EL T. C.

Este, es el Torino 380 W modelo PF 622 Sport 2 puertas. Es similar exteriormente al que condujo Gradassi en San Pedro y Allen, y al que corre Ternengo. Difiere en su aspecto externo con el que guía Copello, en que el de éste posee una trompa integral de plástico con un tratamiento especial de aerodinamia. El de la foto, es el coche que se vende a particulares listo para correr, y a pesar de las lógicas diferencias que por razones obvias pudiere tener respecto de los oficiales —un caso; mayor experimentación—, tiene los mismos elementos especiales de los del equipo IKA. El 380 W PF 622 especial para competencia, viene equipado —igual que el 380 W— con tres carburadores Weber, múltiple especial y cubiertas Pirelli Cinturatto. Además, en el 622, sí son reemplazadas del modelo básico estas partes: Caja ZF (competencia), Motor y sistema eléctrico (competencia), radiador (agua y aceite) y tapa de baúl y capot (de plástico). Motor: cilindrada, 3950 cm3.; diámetro y carrera, 87 x 111; relación de compresión, 10 : 1; potencia, 248 H.P. a 5.000 r.p.m.; cupla, 368 kg. y r.p.m. máxima, 5.000. Obsérvese en el coche del plano superior, las llantas y cubiertas de alta velocidad y las pronunciadas aberturas que permiten la entrada de rodados de mayor diámetro, adecuado a relaciones más largas.



Vista de 3/4 anterior del Tornado OHC 230 con árbol de levas a la cabeza. Apréciese el múltiple de admisión con sus tres Weber doble cuerpo tipo DC OE-17 y sus respectivos filtros



Desde el mismo ángulo pero de distinto lado, nótese el sistema de encendido y el múltiple de escape

https://argentoteca.blogspot.com

Cuadro Comparativo

Si bien en nuestro número extra de la Industria y el Comercio del Automotor (Automóviles y Camiones 1966/67) del mes de diciembre, damos las características del Torino en sus tres versiones; sedán 4 puertas 300, 380 (dos puertas) y 380 W, aquí, ofrecemos este cuadro sobre los principales aspectos técnicos que hacen a la performance de un auto de carrera. Tomamos como referencia al 380, al 380 W y a los informes suministrados sobre el PF 622, luego de su exitosa aparición en el Turismo Carretera.

	MODELO 380	380 W	380 W PF - 622
Carrocería	Sport "Hard Top"	"Hard Top"	
Puertas	2	2	
Motor	Tornado OHC 230	Tornado OHC 230	
Cilindrada	3770 cm3.	3.770 cm3.	3.950 cm3.
H.P.	155	176	248/50 a 5.000 r.p.m.
Relac. de compresión	7.5:1	7.5:1	10:1
Alimentación	carburadores Holley 2 Barrel (doble gar.)	3 Weber doble cuerpo tipo DC OE-17	Diám. y carrera: 87x111
Arbol de levas	Standard	Standard	Especial
Pistones	Standard	Standard	Especial
Caja	ZF - 4 velc. hacia adelante sincronizadas, 1 de retroceso	ZF - 4 veloc. hacia adelante sincronizadas. 1 de retroceso	
Ubicación pal. camb.	En el piso	En el piso	
Embrague	Monodisco seco. Diám. 9 1/4 pulgadas	Monodisco seco semicentrífugo 10"	Especial
Suspensión delantera	Ind. c/ barra estabilizadora	Ind. con barra estabilizadora	
Suspensión trasera	Four Link Bar. Resortes helicoidales	Four Link Bar. Resortes helicoidales	
Frenos	Delanteros a disco. Traseros autocentrantes de zapata primaria y secundaria	Delanteros a disco. Traseros autocentrantes de zapata primaria y secundaria.	
Sistema de enfriam.	Forzado a presión. Capacidad 11,355 ltos. Control Temp. termostático.		
Sistema de lubricación	A presión completa de cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas		
Bomba de nafta	Mecánica a diafragma		
Cap. tanque de nafta	64 ltos. opcional 140 ltos.		
Altura máxima	1.420 mm.	1.420 mm.	
Ancho	1.778 mm.	1.778 mm.	
Largo	4.724,3 mm.	4.724 mm.	
Distancia entre ejes	2.723,1 mm.	2.723,1 mm.	
Trocha delantera	1.440,5 mm.	1.440,5 mm.	
Trocha trasera	1.432,4 mm.	1.432,4 mm.	
Radio de giro	6m. aproximadamente	6 m. aproximadamente	
Despeje	152,4 mm.	152,4 mm.	
Peso	1.437 kg.	1.438 kg.	
Rodado	7,35 x 15	7,75 x 15	
Capacidad baúl	580 dm3.	580 dm3.	
Velocímetro	tacómetro electrónico	tacómetro electrónico	
R.p.m. (dinámometro)	4.500	5.000	R.p.m. máxima: 5.400
			Cupla: 368 kg.
Relac. de caja			Relac. de caja:
	1ra. 2.83		1ra. 2.18:1
	2da. 1.85		2da. 1.42:1
	3ra. 1.38		3ra. 1.17:1
	4ta. 1.00		4ta. 1 :1
	M.A. 3.15		M. A. 7.27:1
Sistema de dirección:			
Marca	Saginaw		
Relac. de engranajes	16:1		
Puente trasero:			
Tipo	Semiflotante Hipoidal		
Relac. de engranajes	3.31:1		
Modelo	Dana 44		

Se sobreentiende que los espacios en blanco en cada uno de los modelos corresponden a partes que son similares a los que aparecen en los otros.

7 de mayo: T. C. EN RAFAELA

El próximo 7 de mayo se disputará en "La Perla del Oeste" el VI Premio "Ciudad de Rafaela", organizado por el Club Atlético en su magnífico escenario asfaltado. Sus autoridades ya han procedido a constituir la Comisión de Carrera, la cual se integró de esta forma:

Presidente, Sr. Bernardo Kuschnir; vice, Dr. Virgilio M. Marquéz (quien será Director de la prueba); secretario, Ing. Juan R. Báscolo; Pro, Sr. Santiago D. Fisanotti; tesorero, Sr. Juan Fenoglio; pro, Dr. Carlos Viscardi; secretario de actas, Dr. Néstor Martinoli; vocales, Sr. Ricardo F. Santi, Sr. Anselmo Cesana, Sr. Lindauro Cesana e Ing. Eduardo C. Ricotti. Una de las primeras disposiciones adoptadas fue fijar el primer premio; *el ganador percibirá* 1.000.000,— *m/n., suma* por demás tentadora que seguramente será incentivo poderoso para que "nadie" esté ausente. Los premios subsiguientes, como así también los correspondientes a las pruebas de clasificación, serán objeto de un posterior estudio contemplando las ideas que en tal sentido sustenta la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera.

Otra feliz medida adoptada por el prestigioso instituto rafaelino, a instancias de la Sub Comisión de Carreras refiere a un premio estímulo de $ 100.000,— m/n. a los campeones 1967 de T.C. y M.N. F. 1. Ambos titulares serán obsequiados también con una medalla de oro, en un acto a realizarse especialmente en su oportunidad. No cabe duda que resoluciones como las señaladas precedentemente, constituyen —además de un esfuerzo— un valiosísimo aporte para lograr la definitiva jerarquización del automovilismo competitivo nacional.

https://argentoteca.blogspot.com

ESCRIBE

Mario Sebastián

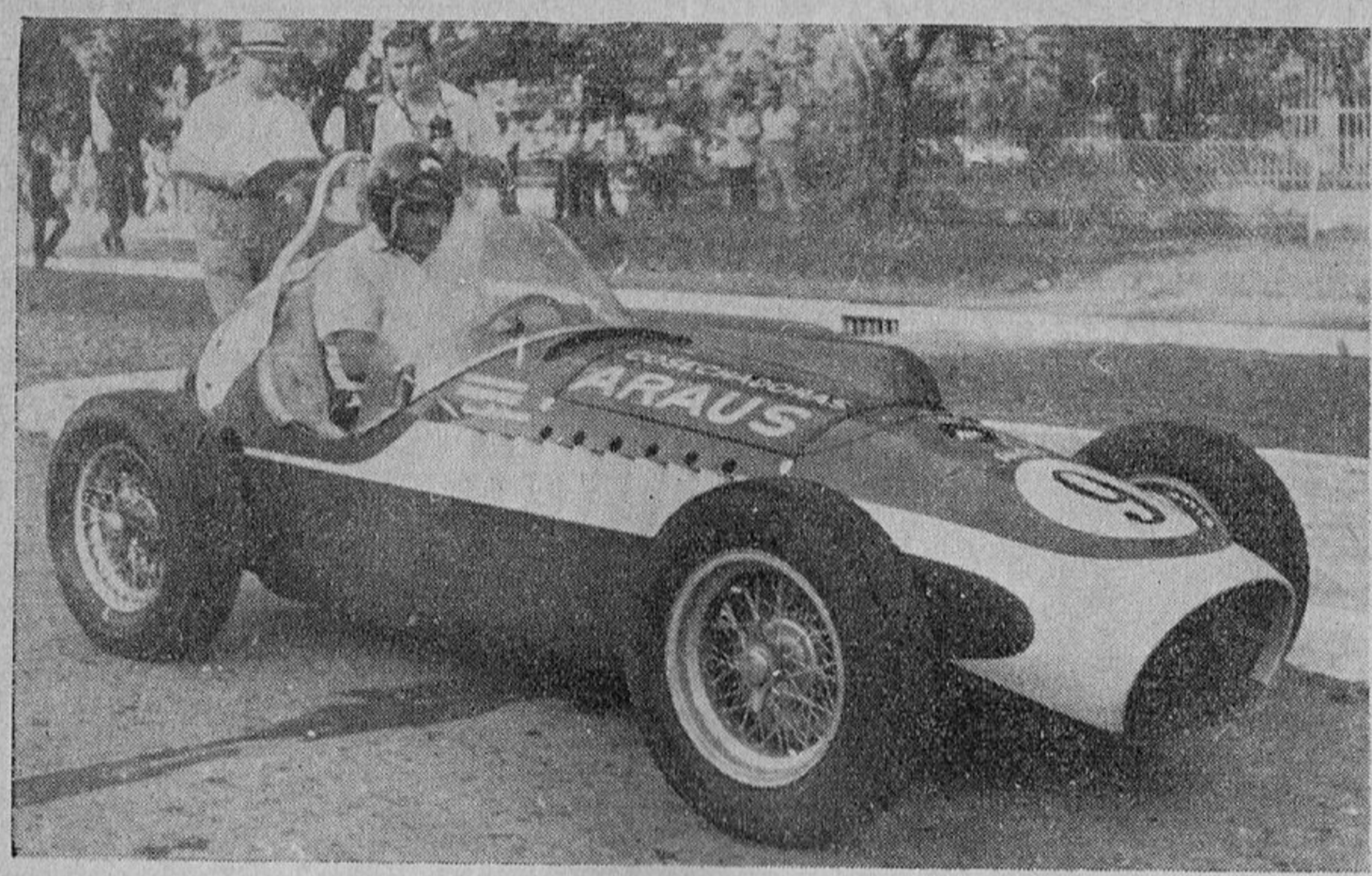
FORMULA 1

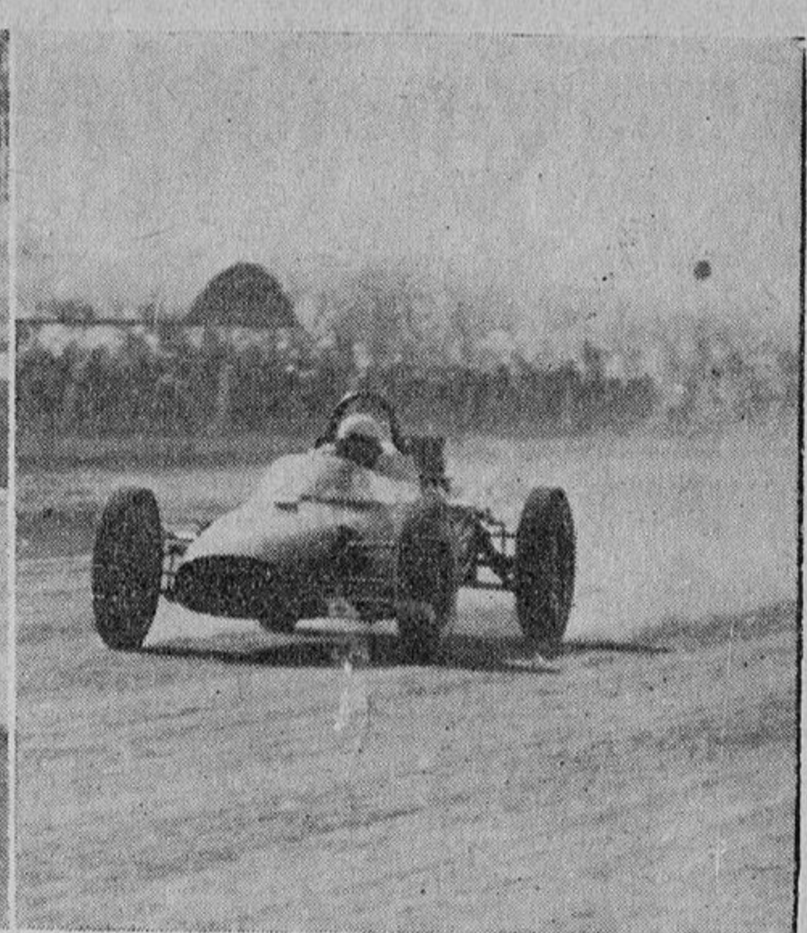
Partida demorada

De acuerdo a versiones y sobre todo, *comprobaciones*, la temporada 1967 podría significar el afianzamiento total y definitivo de la renovada F. 1 de Mecánica Nacional. Tal nuestro pensamiento. Aunque para los aficionados desprevenidos las sucesivas suspensiones de Mendoza (5/3), Rosario (12/3) y la ya decidida de Villa Carlos Paz (26/3), puedan aparecer como síntomas de que algo "no camina", la verdad es que las perspectivas que ofrece este año la categoría resultan ampliamente favorable para su desarrollo integral. Mendoza se decidió por dicha medida, consideramos, a raíz de varios motivos atendibles: 1º) Sanmartino y Gimeno (principales representantes y consecuentemente taquilleros) se han volcado a Turismo Carretera, y 2º) y principal la enorme distancia a recorrer por la mayoría de los pilotos para llegar a la "Tierra del Sol y del buen Vino", le pone freno al más entusiasta. Si hasta en T.C. cuando se corre fuera de sus límites (caso Allen, por ejemplo) la participación no llega a una treintena, en F.1 ese fenómeno se multiplica como consecuencia del menor parque automotor. De ahí pues que ante la ausencia de sus calificados valores y la posible menguada inscripción, el Automóvil Club Mendoza haya anunciado la suspensión definitiva de su prueba. En Rosario todo estaba prácticamente listo; profusa y adecuada publicidad y un circuito nuevo que ofrece vistas panorámicas de excelentes perspectivas, pero una desinteligencia surgida entre los organizadores y autoridades nacionales, obligó a que la misma fuera postergada hasta el próximo 9 de abril, fecha cedida por el Automóvil Club Santa Fe. Según trascendidos no oficiales, también la competencia de Villa Carlos Paz sería disputada, pero no el 26 del actual, sino el 9 de Julio venidero. Como se puede notar, la partida se ha demorado pero no suspendido...

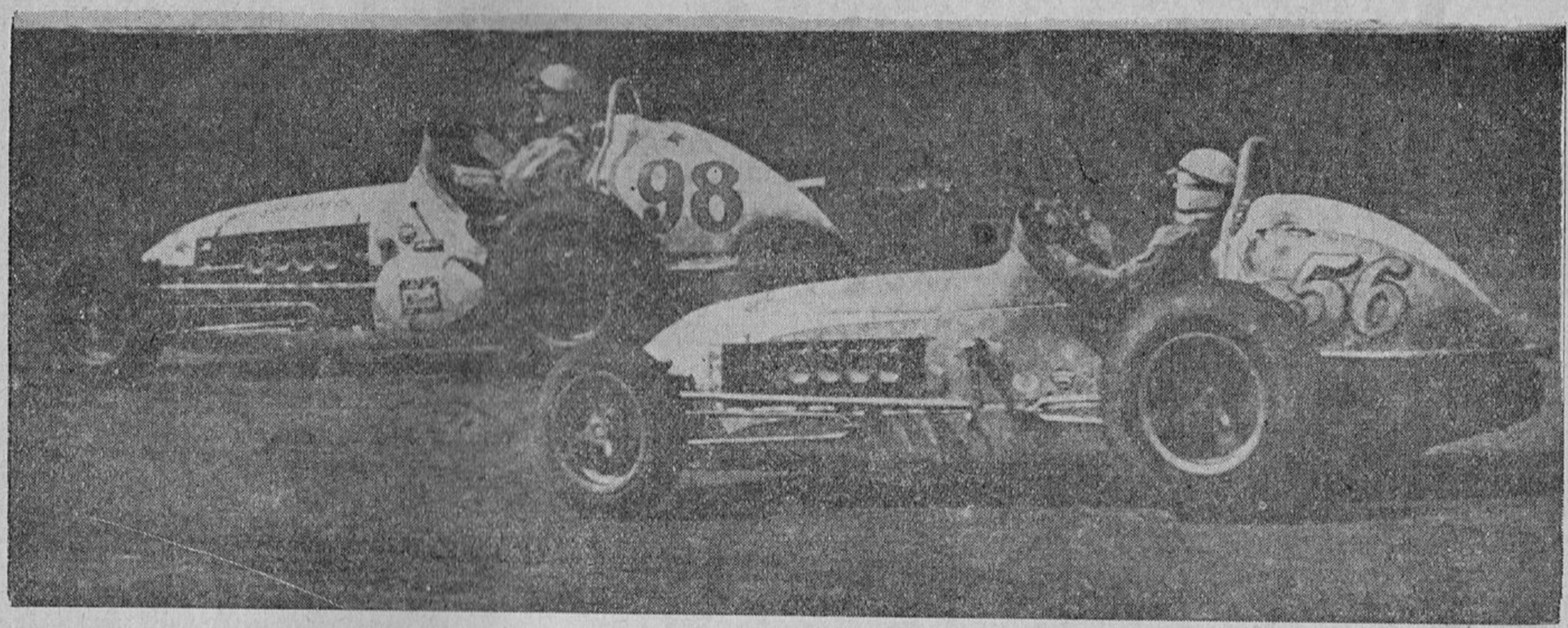
Estimamos que este paréntesis viene a satisfacer a muchos volantes, quienes por distintas razones aún no tienen a punto sus nuevas y/o remozadas máquinas. En fin, el 9 de abril —dentro de pocos días— se abrirá el fuego en Rosario y allí veremos cosas muy interesantes que, sin duda, darán la pauta más o menos exacta de lo que será este decisivo año 1967. Ha llegado entonces la hora de que la Mecánica Nacional demuestre con hechos, lo que tanto insinúa a través de su sensata y visionaria reglamentación y el marcado interés evidenciado por corredores, mecánicos y organizadores, para hacer de esta expresión un verdadero paraíso de todos aquellos que gustan de la pista.

https://argentoteca.blogspot.com

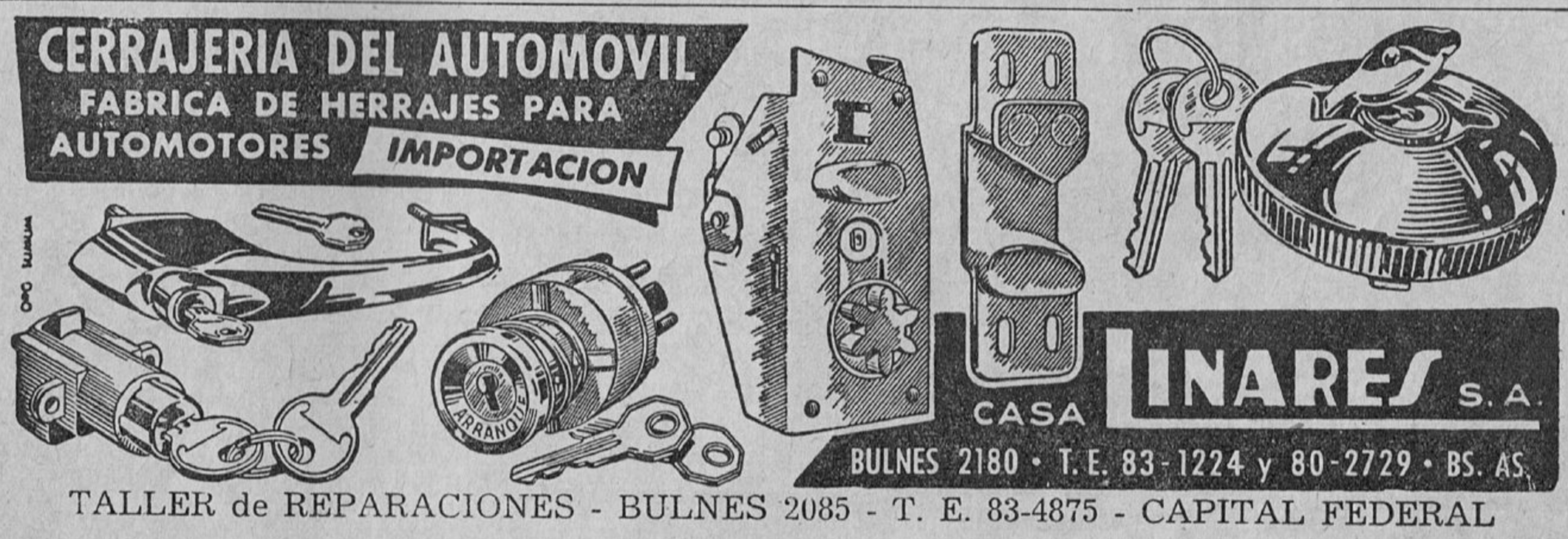




En las notas gráficas que ilustran esta nota aparecen dos unidades de F.1 M.N. Una convencional (ahora) y otra nuevaolera (¿será ortodoxa dentro de poco?). Aquí advertimos claramente las profundas diferencias que existen entre ambas. Muchos sostienen que aquella pasó a ser "falopa", "monstruo", etc. Respetamos opiniones. Sin embargo, nos parece prematuro en estos momentos afirmar categóricamente que el coche convencional (bien construido) ya no sirve. Por el contrario, creemos que dada las circunstancias actuales (mayoría de circuitos de tierra), dichos vehículos se adaptan mejor al medio, mientras que los monopostos con motor en popa hacen lo propio en pistas pavimentadas (a condición de que la superficie no presente rugocidad...). De ahí pues que nos inclinemos por sostener que el primero aún puede prevalecer en esta lucha y hasta tanto las condiciones les resulten favorables.



Si algo falta para corroborar nuestra tesis, vemos en esta toma a dos coches de la categoría máxima de pista de los EE.UU. corriendo en un circuito de tierra. Aquellos en nada se diferencian de los clásicos que animan nuestras justas de F.1 (Di Santo, Varisco, Cipolatti, etc.). Claro que en escenarios pavimentados, ya entran a competir los de motor trasero. Mario Andretti, por ejemplo, participa en pistas de tierra con motor adelante y en las asfaltadas con planta motriz trasera. Y en EE.UU. saben un poco... ¿eh?



TALLER de REPARACIONES - BULNES 2085 - T. E. 83-4875 - CAPITAL FEDERAL

https://argentoteca.blogspot.com

Traducción y Texto:

Automovilismo Norteamericano

Jorge Afividori

APROBACION DE LA COMISION DE REGLAMENTO RESPECTO DEL TRABAJO EN LOS MOTORES CUANDO UNA COMPETENCIA ESTA DETENIDA

La Comisión de Reglamentos del USAC bajo la presidencia de Rhiman Rotz, en su lista de recomendaciones al Cuerpo de Directores, aprobó el trabajo sobre los coches durante el período que una carrera está detenida. La misma Comisión también recomendó sobre el aspecto reglamentario del registro de coches que salen del abastecimiento, respecto del número de vueltas cumplidas, expidiéndose en el sentido de que los coches sean anotados la primera vez que cruzan la línea de llegada, y no la segunda como se ha hecho hasta el presente.

En una extensa reunión de 7 horas y media, la Comisión llevó a cabo recomendaciones específicas sobre cinco puntos de la orden del día, suprimió tres de la agenda, y pasó 4 a las consideraciones de la próxima reunión del mes de Junio.

Se dio asimismo traslado a la Comisión de Negociaciones de los Premios en efectivo del Autódromo, de una carta del Presidente de la Asociación de Propietarios de Coches de Carrera de la categoría Campeonato, Mr. Andy Granatelli, —referente la citada carta a los premios adicionales—, con la recomendación de que sea tratada seriamente. La Comisión de Reglamentos también sugirió que el Director de Competición Henry Banks seleccione una comisión de expertos en motores para que estudie la posibilidad de una Fórmula de motores multicilíndricos, y presente sus conclusiones en la reunión de Junio del grupo.

El cuerpo también aceptó la propuesta respecto del cambio de motor en los coches después de las clasificaciones para la carrera de las 500 Millas de Indianápolis, con miras a una mayor seguridad y rendimiento motriz durante el desarrollo de ese evento. El motor sustituído quedará bajo la inspección y custodia de la Comisión Técnica.

Las recomendaciones de la Comisión de Reglamentos fueron aceptadas por el Cuerpo de Directores.

El temario de los puntos a tratar en la próxima reunión de Junio incluye: revisión de los sistemas de combustibles y ampollas; revisión de los premios adicionales en efectivo para las 500 Millas de Indianápolis; revisión del procedimiento de la licencia de Mecánico Jefe; consideración y revisión de los requisitos para conductores en la categoría CHAMPIONSHIP; discusión sobre un acolchamiento interior más adecuado en los coches de la categoría de Series (Stock Cars); discusión sobre las luces, bandera amarilla y abastecimiento en pruebas sobre circuitos tipo ruta; límite de peso para los coches de Serie; eligibilidad para conducir en la carrera de las 500 MILLAS, con referencia particular a los pilotos y su necesidad de competir en otras tres últimas competencias previas de la categoría que comprende al citado evento. Entre otros puntos del temario figuran especialmente: revisión de las pruebas de velocidad para novicios en las 500 MILLAS, revisión de paradas obligatorias en pruebas superiores a las 100 millas, y capacidad de combustible.

(Sigue pág. 14)

FRIC-ROT
Gābriel
AMORTIGUADORES
Reforzados, seguros y eficientes. Diseñados para satisfacer las exigencias del servicio más severo. Fabricados en la Argentina bajo licencia y asociación de The Gabriel Co., Cleveland. E.U. de A.

Wagner®
Lockheed®
FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS
Superan ampliamente todas las normas establecidas de rendimiento, duración y seguridad. Wagner Lockheed es un verdadero símbolo de seguridad en frenos.

Distribuidores:
CADMA
S. A. Comercial Industrial y Financiera
Viamonte 1430 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

CALIDAD SIN FRONTERAS

AROS DE PISTON
VALVULAS DE MOTOR
EXTREMOS Y ROTULAS DE
SUSPENSION

Distribuidores: **WILL L. SMITH S.A.**

luis sáenz peña 443 - t. e. 38-2011 - cap.

Representante en Rosario: **WILL L. SMITH S.A.**

corrientes 101 t. e. 42931

https://argentoteca.blogspot.com

JOHNNY RUTHERFORD FUE DESIGNADO PARA CONDUCIR EL NUEVO COCHE WEINBERGER EN LAS PROXIMAS "500 MILLAS"

Entre los 23 inscriptos que hasta el 16 de febrero ppdo. figuraban para la disputa de la 51ª edición de las 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS, había dos coches anotados por Sid Weinberger, de Utica, Michigan. El popular joven piloto de Texas Johnny Rutherford fue designado conductor número uno de ese equipo, para lo cual debe estar ya repuesto de una operación en su brazo izquierdo, consecuencia de la fractura de sus dos extremidades superiores en un accidente espectacular acaecido en Eldora, compitiendo en Sprint. Rutherford ingresó como piloto del USAC en el año 1962, y en 1965 se clasificó Campeón de la categoría Sprint. Ese mismo año se impuso en su primera carrera de la categoría mayor en la disputa del evento de Atlanta, sobre 250 millas.

Volviendo al lote de inscriptos, acotemos que el número citado lo completaron tres nuevas máquinas de motor trasero, cuyos pilotos serán candidatos al título de "Year's Rookie" (Novicio del año), ya que no registran experiencia en la famosa pista.

Se trata de Ralph Liguori de Tampa, Florida; Peter Revson de New York, y Bruce Jacobi, de Indianápolis. Tanto Liguori como Jacobi han intentado ya clasificarse en Indianápolis y cumplieron registros, pero fueron desplazados por coches más rápidos. Revson tiene experiencia en coches sport y carreras Grand Prix en Europa, y ha participado en alguna carrera de Campeonato. Finalizó tercero, asimismo, en las 252 millas de Nassau.

En el citado lote de anotados figuran también un veterano y un casi novicio, respectivamente: Johnny Boyd estará al volante de una nueva máquina inscripta por George Harm Enterprises de Fresno, California; y Larry Dickson, quien condujo en sus primeras "500" el año pasado, y estuvo envuelto en el choque múltiple, conducirá este año para Gordon Van Liew, dueño de dos especiales Vita Fresh anotados.

Debe destacarse también la inscripción de un Novi con motor trasero (Studebacker), perteneciente a la división STP presidida por Andy Granatelli, de la Studebaker Corp. La planta motriz cuenta con un sobrealimentador del tipo ROOTES, y ha sido construida la máquina por Fred Gerhardt. Todavía no se nombró al piloto.

CALENDARIO 1967 DEL USAC

En los meses de Febrero y Marzo se llevaron a cabo 4 competencias de MIDGETS.

1 Phoenix, Arizona, Midget
2 150 Millas de Phoenix, CHAMPIONSHIP.
4 Competencia de Economía Móbil
9 Reading, Pennsylvania, Sprint
16 Rossburg, Ohío, Sprint
22 Reading, Pennsylvania, Sprint
23 Trenton, New Jersey (150 millas), CHAMPIONSHIP.
30 Winchester, Indiana, Sprint

MAYO

7 Clermont, Indiana (300 millas), Stock
7 Salem, Indiana, Sprint
13)
14)
20) Indianápolis Motor Speedway, Indiana
21) Pruebas de Clasificación, CHAMPIONSHIP
28 Winchester, Indiana
30 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS, CHAMPIONSHIP

JUNIO

3 Irwindale, California, Midget
4 Milwaukee, Winconsin (150 Millas), CHAMPIONSHIP
10 Reading, Pennsylvania, Sprint
11 Langhorne, Pa. (100 Millas), CHAMPIONSHIP
17 Toronto, CANADA (200 Millas) CHAMPIONSHIP
18 Terre Haute, Indiana, Sprint
24 Parque de Indianápolis, Indiana (100 Millas), Stock
25 Trepada al Monte PIKES PEAK, CHAMPIONSHIP - STOCK
25 New Bremen, Ohío, Sprint

JULIO

1 Nazareth, Pa. CHAMPIONSHIP (A prueba)
2 Rossburg, Ohío, Sprint
4 Salem, Indiana, Sprint
7 Tulsa, Oklahoma, Sprint
8 Oklahoma City o Muskogee, Oklahoma, Sprint
9 Milwaukee, Winconsin (200 Millas), Stock
9 Kansas City, Kansas, Sprint
15 Irwindale, California, Midget
15 Toronto, CANADA (250 Millas), Sprint
16 Oswego, New York, Sprint
22 Rossburg, Ohío, Sprint
23 Clermont, Indiana (150 Millas), CHAMPIONSHIP.
20 Reading, Pennsylvania, Sprint
30 Langhorne, Pa. (150 Millas) CHAMPIONSHIP

AGOSTO

6 Terre Haute, Indiana, (100 vueltas), Midget
13 Milwaukee, Wisconsin (150 Millas) Stock
13 Terre Haute, Indiana, Sprint
17 Milwaukee, Wisconsin (200 Millas), Stock.
19 Springfield, Illinois (100 Millas), CHAMPIONSHIP
20 Milwaukee, Wisconsin (200 Millas) CHAMPIONSHIP
25 Nazareth, Pennsylvania (a prueba), Sprint
25 Parque de Indianápolis, Indiana, Stock.
27 Wentzville, Mo. (100 Millas), Stock (a prueba)
27 New Bremen, Ohío, Sprint

SETIEMBRE

2 DuQuoin, Illinois (100 Millas), Midget.
3 DuQuoin, Stock
3 Rossburg, Ohío, Sprint
4 DuQuoin, Illinois (100 Millas), CHAMPIONSHIP
6 Reading, Pennsylvania, Sprint
9 Parque de Indianápolis, Indiana (100 Millas), CHAMPIONSHIP
10 Terre Haute, Indiana, Sprint
16 Irwindale, California, Midget
17 Milwaukee, Wisconsin (250 Millas), Stock
17 Winchester, Indiana, Sprint
23 Nazareth, Pa., Sprint (a prueba)
24 Trenton, New Jersey (200 Millas) CHAMPIONSHIP

OCTUBRE

1 Sacramento, California (100 Millas), CHAMPIONSHIP
1 Clermont, Indiana, Stock (a prueba)
8 Salem, Indiana, Sprint
14 Irwindale, California, Midget
15 Reading, Pa., Sprint
21 Irwindale, Calif., Sprint

NOVIEMBRE

4 Irwindale, Calif., Sprint
11 Irwindale, Calif., Midget
19 Phoenix, Ariz (200 Millas), CHAMPIONSHIP

(Este calendario puede sufrir modificaciones).

PRODUCCION DE AUTOMOTORES EN ENERO DE 1967: 14.623

De acuerdo a una información difundida por ADEFA —Asociación de Fábricas de Automotores— durante enero último se produjeron 14.623 automotores contra 9.835 de igual período de 1966. Estas cifras del corriente año, son las más altas alcanzadas para enero, desde el establecimiento de las fábricas en el país, no obstante el significativo stock de unidades sin vender de propiedad de las fábricas, registrados en diciembre último.

En enero de 1967 se produjeron 11.940 automóviles, contra 8.040 del mismo mes de 1966, y 2.683 vehículos comerciales, contra 1.795 en el mismo lapso del año anterior.

Este es el detalle de la producción por fábricas:

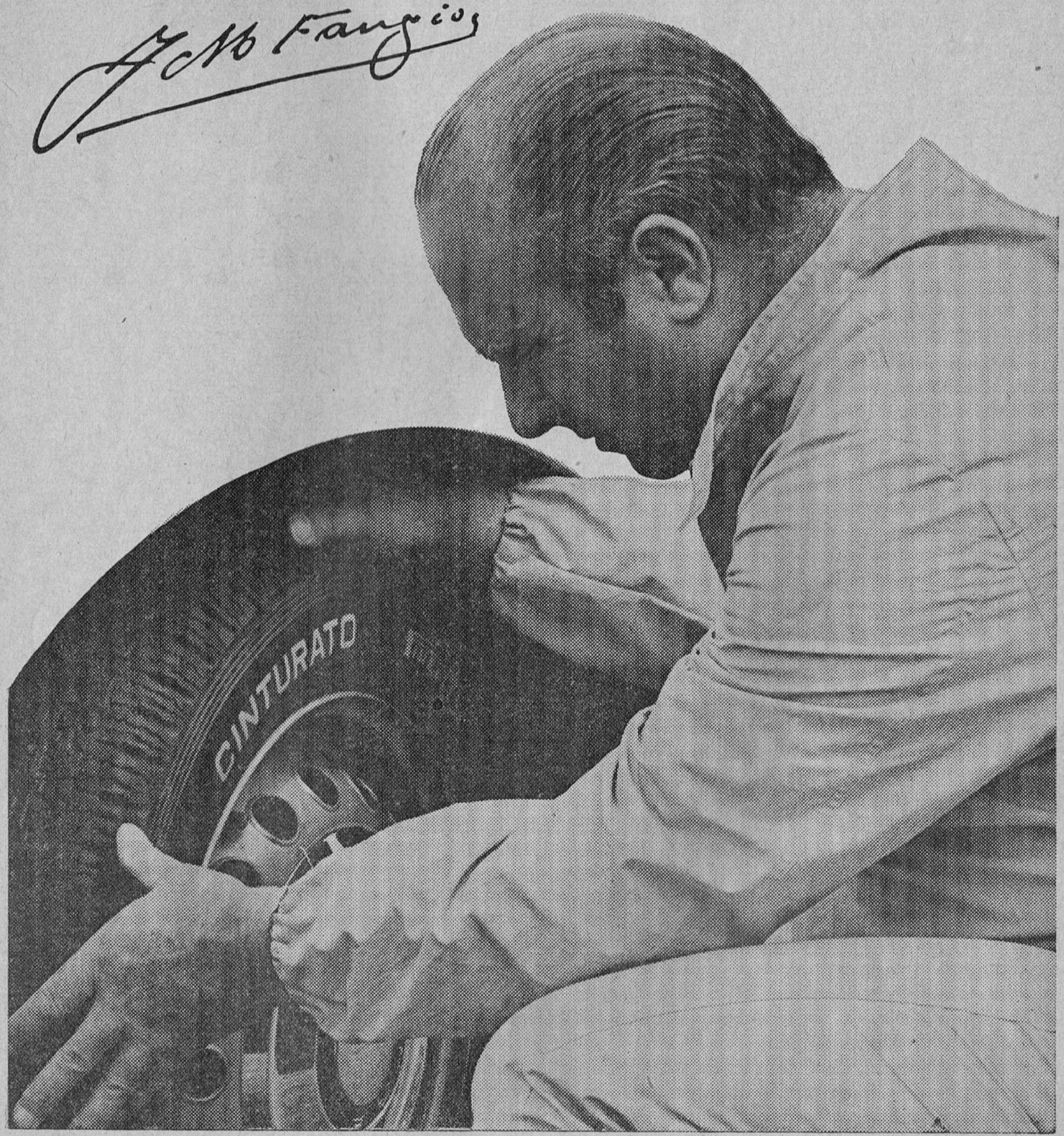
Cía. Ind. de automotores SAICIF (Ex Di Tella)	722	68
Chrysler Fevre Argentina S. A.	672	245
Fiat Concord S. A.	5.040	2.741
Ford Motor Argentina S. A.	2.749	1.065
General Motors Argentina	1.860	1.162
Industria Automotriz Santa Fe S. A.	332	464
Industrias Kaiser Argentina	1.969	2.822
Mercedes - Benz Argentina	240	167
Total Empresas ADEFA	13.634	8.734
Citroen Argentina S. A.	685	291
D.I.N.F.I.A.	171	48
S.A.F.R.A.R.	133	748
Metalmecánica S. A.	—	14
Total Otras Empresas	989	1.101
TOTAL GENERAL	14.623	9.835

https://argentoteca.blogspot.com

Cinturato

PIRELLI

Extraordinario



https://argentoteca.blogspot.com

PAIRETTI:

Un hombre veloz

Carlos Alberto Pairetti, indiscutible as del TC, y una de las figuras excluyentes de nuestro automovilismo deportivo, vino a Santa Fe. Estuvo con nosotros, y de ese contacto, surgió esta nota sobre su aptitud como piloto, y sobre la personalidad y futuro de este avasallante volante.

Escribe: JUAN CARLOS FORNES

Pairetti en nuestra casa. Aquí, con nuestro Director, Luis V. Serra —derecha— y el socio de Pairetti en Santa Fe, Hugo Esborraz.

También en nuestra redacción. Con Horacio Gervasoni, izquierda, y el que esto escribe

El piloto . . .

Dúctil. Potente. Seguro. Habilísimo. Con la ductilidad que le permite sentirse cómodo en el pescante de cualquier auto de competición; sea éste un Turismo Carretera, un F-III, un Turismo o un Mecánica Nacional. Con la potencia temperamental - conductiva que lo hace rival irresistible viajando en la punta o viniendo de atrás. Con la seguridad de quien puede hacer con su medio cosas vedadas a otro volante sin comprometer nunca su integridad ni la de su máquina, exponiendo una habilidad de muñeca a cualquier ritmo de marcha, que sólo puede mostrarla quien posee plena autoridad sobre su coche. Y todo esto es cierto. Pairetti ha marcado todos estos conceptos a fuerza de acelerador, tiempos y triunfos. Comenzó andando a fondo —igual que ahora— en las largas rectas. No es raro verlo muy arriba de los 180 km./h. en la tierra de alguien que lo precede. Nació a la fama siendo hombre del llano. Y llegó aquélla del Lago San Roque, en donde en lo extremadamente sinuoso fue victorioso con un Volvo ante plantas motrices superiores. Ya entraba en la nómina de selectos. Ya era un cajista. Lo terminó de confirmar hace muy poco, en el último Gran Premio, cuando discutiendo la punta de la carrera con alguien muy docto en la montaña, Manzano, liquidó su pleito con éste precisamente en lo más difícil, y antes de que el mendocino abandonara. Y una vez, Pairetti fue a Europa. Se ubicó en el cock-pit de un Brabham, y ante los ilustres de la F-III, estuvo en el grupo de avanzada, retrasóse mucho luego, para volver después, en un ataque tal, que pocos recuerdan haber visto otro igual, a dirigir la vanguardia de la carrera. Y otra gran performance hizo luego en Lago di Garda. Con la misma solvencia, simpleza y despreocupación con que una vez en Rosario, al comando de un Alpine francés que había conocido siete días antes, picó en

https://argentoteca.blogspot.com

punta en su serie saliendo de atrás, defendiendo con máquina inferior su posición de puntero por dos vueltas ante personas mucho más experimentadas.

Con Pairetti no valen los axiomas de la técnica de conducción. Un purista podrá decirle que él no es un exquisito. Pero Pairetti podrá demostrarle en cualquier momento que es capaz de cualquier sutileza cualesquiera sean los escenarios y las velocidades. Pero lo hará únicamente para demostrarlo. Porque no renunciará nunca a darse el gusto de hacer voluntariamente un derrape, o de efectuar un volantazo simplemente para divertirse. Y preguntamos nosotros, mientras Pairetti dispone de regímenes generosos, ¿hay alguno que recuerde haberlo visto despacio? Nadie. Y tampoco debe haber ninguno que haya visto a Pairetti, a pesar de correr siempre en el límite, irse fuera de camino. O deben ser muy pocos.

Y lo fundamental en este volante, es que la menor imperfección que pudiere imputársele en su conducta de manejo, él se encarga de aniquilarla drásticamente con su excepcional campaña. Y con el reloj. Ahí está su verdad.

El hombre . . .

Espontáneo. Inquieto. Nervioso. Simple en el trato. Dotado de simpatía natural, Pairetti es el hombre que ni aun enojándose —y Pairetti sabe enojarse— será antipático. No sabemos si lo sabe. Posiblemente ni le da importancia, pero él es uno de los ídolos —sino el que más— de mayor atracción que nuestro automovilismo tiene en actividad. Y ha nacido para ser ídolo. Serra decía en la noche de vuelta de Clucellas, que Pairetti es el que nació para ídolo, que tiene la pasta incuestionable para ello, sin nada de sofisticación. Y es cierto. No hay sofisticación. Franqueza en la sonrisa. Franqueza en la seriedad. Es el arma de la atracción de Pairetti. Sus innumerables amigos saben, que lo que con sus gestos demuestra, con su palabra dice y con sus hechos hace, siempre Pairetti pondrá en ello la sinceridad acostumbrada. En la alegría, en la amargura y en la meditación, Pairetti siempre es el mismo para los que lo conocen. Desde el momento en que fue volante de primer plano, prácticamente ya su carácter le tenía asegurado el papel de ídolo.

Es el astro. Y lo es, sin importarle serlo. Como aquél que ha nacido para ello. Y Pairetti nació para eso.

Conversaciones con Pairetti

El probable cambio de marca de Pairetti es algo muy comentado. El aclara este asunto: "No, es cierto que he comprado un Torino, pero correrlo yo..., eso nunca. Por lo menos en estos tiempos. No puedo dejar a toda esa gente que me sigue, porque sí. Más aún, si es como yo creo, que un sesenta por ciento sigue al Chevrolet y el resto a Pairetti. No es una cuestión de persona, sino algo distinto. No puedo abandonar todo eso, que con el tiempo se llega a querer por una decisión tan simple. Yo lo entiendo así. Y ya le digo, tengo un Torino y lo voy a preparar, pero no para mí".

Escuchar esto, y no preguntarle a quién le daría el auto, es una cosa que no se explicaría. ¿Y quién lo manejaría? "Ah!, hay varios que suenan. Lo seguro es que sería un muchacho nuevo". ¿Podría ser este chico González? —nos referimos al joven que lo acompaña—. "No sé..." Pairetti no da la afirmativa, pero tampoco dice lo contrario. Y esto es sugestivo. De un lado el "gordo" Gervasoni conversa con Pairetti sobre la posible adquisición de las Cinturatto. Antes de que preguntemos de nuevo, el as se fija en un cuadro del múltiple e irascible Surtees, y su juicio sobre éste es terminante: "Lo mejor que hay en Europa, para mí, por supuesto. Superior a Clark y otros". No deja de ser importante el punto de vista.

Estar una figura del Turismo Carretera en "Rugir de Motores", y abordar en su presencia el dilema TC, GTA o Turismo Nacional, es una misma cosa. En este problema, Pairetti se muestra reservado. Y con su llaneza habitual, no tiene inconvenientes en decírnoslo: "Yo no estaba de acuerdo en eso, y creo que aún no lo estoy, tenía la impresión de que con el Turismo Nacional se va en contra del TC". La expresión de Pairetti es seria esta vez. No obstante, nosotros, y en especial Serra, hacemos esfuerzos para demostrarle que el TN es el mantenimiento en vigencia del TC, la continuación de su esencia, ya que el TC en su versión GT marcha indefectiblemente hacia la pista y a la consecuente extinción de la categoría rutera. Algo se logra en el ánimo de Pairetti. Por lo menos ya no existe esa duda en él. Durante el almuerzo, Carlitos se extiende: "A Europa no vuelvo más, es decir, no vuelvo en las condiciones anteriores. Le voy a dar todo el año al TC, primero con el auto de Bahillo, al que le dejamos únicamente el nombre de Bahillo —sonrisa ancha—, y después, dentro de

Con Serra en LT 9. En nuestra audición de los sábados, Pairetti continuó —para nosotros—, lo comenzado a las 13.30 hs. de ese día.

ALMUERZO DE PRENSA

La firma Carlos A. Pairetti de nuestra ciudad, ofreció a la prensa de Santa Fe, un almuerzo que se realizó en Colastiné Norte. Lugar: la propiedad del muy automovilístico amigo Nemesio Arriola. Además de Rugir de Motores, estuvieron El Litoral, L T 10 y Canal 13. Después de haberlo retenido a Pairetti por más de una hora —desde las 13,30— a partir de su llegada, el ataque a las achuras comenzó cerca de las 15 hs. No obstante, aquéllas y los chorizos, atendidas por el amigo Lafuente y otro señor de Clucellas "se pasaron". Así fue como nos demoramos hasta las 17,30 hs.

https://argentoteca.blogspot.com

tres meses salimos con el nuestro, el más lindo de los Gran Turismo, el tipo Canguro". ¿Sin chasis Pairetti? "No..., ¿yo sin chasis?, le vamos a poner largueros bien reforzados". Alguien requiere sobre Rafaela en Mecánica Nacional. "A Rafaela sí, pero el coche, ¿con cuál?, no vamos a hacer un auto especial para Rafaela, así que tendremos que buscar uno...". Entendemos que ésto será una de las búsquedas más interesantes. Sigue Pairetti. "Saben que Automundo se disolvió?, el equipo de F-III, se entiende. Bueno, eso es el final de todos los proyectos de quienes fuimos a Europa. Aunque en una de esas se nos da de nuevo". Observen, Pairetti dice que no vuelve a Europa en las condiciones anteriores, pero piensa en Europa.

Pairetti trae el recuerdo del Gran Premio de 1963, de aquella carrera ganada en las puertas mismas de Arrecifes. "En 1963 fue una gran emoción. Pero la gran satisfacción fue la del 66. Ustedes me entienden. En el primero yo corrí bien, estuve en todo momento entre los primeros, pero no creía ganar la carrera. En La Falda, antes de largar, Menditeguy tenía sobre nosotros 14 minutos y fracción. Yo, a pesar de estar más veloz no se los podía descontar. Habíamos convenido con el avión, que en caso de parar Menditeguy, ellos nos harían una pasada en picada y prenderían tantas luces como minutos nos separaban del puntero. En las sierras Charles nos pasó, y luego —a Pairetti le brillan los ojos pensando en momentos inolvidables—, el avión que pica sobre mi coche y prende ocho luces!! Y después seis. Entonces apuramos, ya pensábamos en que podíamos ganar. Pero el último Gran Premio es otra cosa".

Siguen muchas preguntas. Han de venir innumerables respuestas. Hemos tomado algunas, que reflejan nuestra conversación con el astro. El paso de Carlos Alberto Pairetti por Santa Fe, ha sido para el medio automovilístico de la ciudad, un hecho de incuestionable importancia. Alguien que como aquél pertenezca a la élite de nuestro deporte motor será siempre un "hit" en donde esté. Y Pairetti lo fue aquí.

Comisión Directiva del Automóvil Moto Club Olavarría

Por el período 1967 regirá su destino este elenco: Presidente, Alberto R. Ippolito; vice, Santos Lovecchio; Secretario, Gregorio E. Albín; pro, José Labaca; tesorero, Raúl G. Rubio; pro, Dante Dimateo; secretario de actas, Antonio Lovecchio; vocales titulares, Rolando Cayssials, Adolfo Ballesteros, Luis Messineo, Fermín Cajén (h) y Roberto Bó; suplentes, Walter Giorgis, Jorge Sgarbosa, Rodolfo Seveso y Pedro Ressia; revisores de cuentas, Juan A. Moya, José L. Escudún y Virgilio Zubillaga; relaciones públicas, Reynaldo Warman.

CLUCELLAS Y SU HIJO

Club Florida de Clucellas. Creemos que fueron más de quinientas personas las presentes. Como Clucellas no es una localidad grande, estimamos que prácticamente toda la afición automovilista estaba en Florida. *Presencias destacadas:* Vicente Cipolatti, campeón de Mecánica Nacional F-1, José Bruno, volante local, también de esa categoría, el Dr. Virgilio Marquéz, representando al Atlético de Rafaela, Ovidio Vaudagna por el San Francisco Auto Club, también el Pte. de la Peña El Velocímetro de esa ciudad cordobesa.

Hubo obsequios para Carlos Pairetti, para su hermano Jorge como integrante de su auxilio en el Gran Premio, y para Rubén Aeid y Héctor Ríos —ambos en ausencia—.

De derecha a izquierda: el presbítero de Clucellas, J. M. González (¿futuro piloto del Torino de Pairetti?), la señora madre de Carlitos y demás familiares.

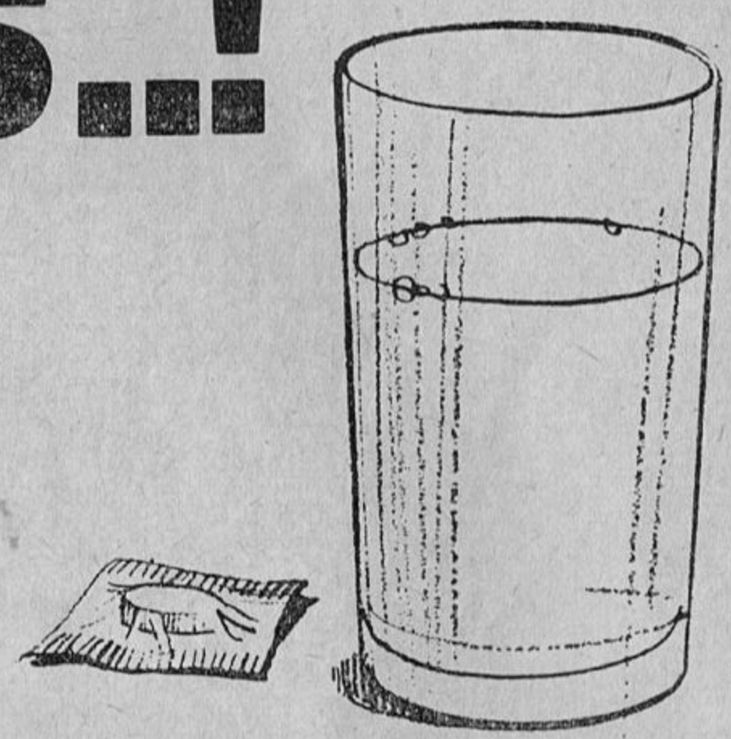
Todo muy lindo, todo muy cordial, con la emoción propia del pueblo que tiene a su hijo famoso de vuelta, aunque sea por unas horas. Y Clucellas quiere que se sepa que Pairetti es nativo de ahí. Y ahora ya se sabe.

Hermosas, por lo sencillas y profundas, las pocas palabras de Cipolatti hacia su colega: *"Estoy aquí porque soy admirador de Carlitos, estoy muy contento por todo lo que él ha hecho. La verdad es, que muchas veces me ha emocionado con sus triunfos, y lo único que quiero es que siga ganando, así siempre podremos estar reunidos como hoy. Yo nunca voy a faltar a un homenaje a Carlitos porque además de un amigo soy un gran admirador de él".*

Plática de Pairetti con Cipolatti y el Dr. Marquéz.

https://argentoteca.blogspot.com

¡tengo un dolor de bielas..!



Los repuestos no aprobados por el control de calidad Ford nunca dan buen resultado, y pueden perjudicar a las otras piezas de su Ford. Rechácelos. Use únicamente repuestos legítimos FoMoCo, que vienen en su conocido envase usado internacionalmente. Utilice el Servicio de Concesionarias Ford, donde conocen su Ford mejor que nadie.

garantía de larga vida para su FORD

https://argentoteca.blogspot.com

FANGIO Y BORDEU EN ANGELICA

Y se hizo nomás. La gente de Angélica, abrió el fuego de su actividad con un agasajo al campeón de Turismo Carretera 1966 y al célebre "quíntuple". La responsable de la organización fue la flamante Peña Juan Manuel Bordeu de Angélica, Provincia de Santa Fe.

En estos tiempos, tiempos de innumerables peñas, es común que muchas de éstas den comienzo a su vida en el mundo de los fierros brindando un jugoso ágape en honor de quién proviene el nombre de la peña —si aquél vive aún, por supuesto—. Sea como fuere, el inicio puede ser de cualquier forma, siempre que en el futuro la actividad deportiva sea un hecho. Los componentes de la Peña Juan Manuel Bordeu piensan en el porvenir, indudablemente. Y nos parece que con mucho tino. Ello, lo deducimos de las palabras de Juan Carlos Barberis, su actual Presidente.

Nos gustaron sus expresiones —por su firmeza sin mucho ruido— durante la cena: **"Muy pocos, aparte desde luego de los que estábamos en ésto, creían que nosotros habríamos de realizar lo de esta noche. Pero lo realizado, habla no sólo de la calidad humana y deportiva de Juan Manuel Fangio, Juan Manuel Bordeu y su esposa, al haber concurrido a este homenaje calurosamente brindado a ellos por nosotros, sino también habla de la fe que a nosotros nos animaba al creer en la concurrencia de nuestros ilustres huéspedes a un punto tan lejano de sus lugares de residencia, del ambiente del TC, y más aún, siendo Angélica un minúsculo punto sin antecedentes deportivos.**

Por eso, ahora no vamos a decir que en el futuro vamos a hacer esto o lo otro, pero sí decimos que lo haremos. Despacio sí, pero cada vez que digamos esto se hace, será porque realmente se hará".

Estas, casi textualmente, fueron las palabras del señor Barberis. Y nosotros les creemos. Vamos a otra cosa. Entre la concurrencia, había caras acostumbradas a todo tipo de reuniones en el automovilismo deportivo nacional, excluimos claro está a los de Balcarce. Entre los presentes de siempre estaban, el Dr. Estor Ruata —de la Deportiva y del Atlético de Rafaela—, el señor Kuschnir, el Ing. Ricoti y el Dr. Marquéz, todos de la misma institución; de Rafaela, Ovidio Vaudagna y sus compañeros del San Francisco Auto Club y otros.

Una ocasión como la de Angélica, no es, precisamente, la más apta para entrevista de corte periodístico. ¿Pero quién de nosotros puede dejar de lado tal oportunidad? La verdad es, que nunca pensamos dejarla. Y no lo hicimos. Lo que sigue, es lo que entre postres y copas pudimos obtener.

Juan Manuel Fangio, sofocado pese al grato ambiente de la noche, desaparece por momentos entre montañas de banderines de la peña y papeles estilográficas acompañadas de solicitudes de dedicatorias autografiadas. Hacer cola es riguroso. Pero ahora ya estamos. Es inevitable que por nuestra parte le sea requerida a Fangio el porqué de su visita previa a Rafaela horas antes de llegar a Angélica. El inolvidable "chueco", no oculta sus conversaciones con Balsaña en Rafaela. Lo que no dice, es lo específico de tal visita. Diplomáticamente, Fangio, entre sonrisas y evasivas únicamente contesta: **"—Si, estuve con Balsaña, de válvulas Edival. Hablamos de negocios..."**. Nos largamos un poco sobre un presunto acuerdo para construcción de monopostos, y Fangio se nos va otra vez: **"Y... por ahora no podemos hablar nada al respecto. Quizá más adelante"**. Entre nosotros: Efectivamente, algo importante hay. Diríamos que ya está, sólo faltan los detalles, y esos vendrán pronto.

Entre otras otras cosas, Fangio aclaró, que no había sido hablado por el Automóvil Club Argentino para una futura gestión técnica en caso de una nueva temporada de F-III. Y que en caso de ser así, no estaba muy seguro de aceptar. Hubo referencias a la ingratitud de ciertos sectores (?). Muy enfático estuvo el **quíntuple** cuando le preguntamos acerca de la idoneidad de Enrico Vanini, D. T. del equipo Automundo. Subrayó, que Enrico es muy trabajador, muy honesto. Claro, es muy importante esto. Pero nosotros le habíamos preguntado a Fangio sobre la capacidad de Vanini. No sabemos si Fangio la evitó o no se dio cuenta. Pero no insistimos.

Los que nos rodean, están impacientes para que Fangio siga firman-

https://argentoteca.blogspot.com

ALBERTO HUGO CANDO NUEVAMENTE EN LA PANTALLA CHICA

Con renovado éxito a vuelto a Canal 7 de Buenos Aires, el programa "Esto es T. C.", espacio reservado casi con exclusividad, a informar y comentar la actividad automovilística de mayor atracción popular: Turismo Carretera. El ameno colega porteño encuentra ahí el medio más idóneo para desarrollar toda su sapiencia y contagiosa jovialidad lo cual constituye para los televidentes un momento de verdadero interés. Acompañan al cotizado colega, Rodolfo Ruiz Rosell en los reportajes, Eduardo Ocana en la dirección del equipo técnico, mientras que la supervisión general está a cargo de Jorge Munari Castex, hombre de vasta experiencia en la materia.

do. Saludamos a Fangio y recibimos su saludo para nuestro Director, Serra. A Bordeu, con su esposa, la muy automovilista Graciela Borges, lo tenemos a nuestro lado. También en tarea agotadora. Firmas y más firmas. El primer tema, la primera pregunta, casi obligada, es la temporada internacional.

Bordeu es firme en esto. Vemos sinceridad en sus palabras, como siempre. —**"Vea, mi coche era el que más caminaba de todos. En lo que a repuestos se refiere, nuestra representación** —la de Automundo—, **era la que estaba en disposición de mayor cantidad de materiales. No estoy muy errado al decirle que teníamos un auto y medio de repuesto. En lo mío, en mi actuación personal, también estoy conforme".** Por supuesto que le preguntamos lo mismo que a Fangio sobre el que fue su Director de equipo. Y la respuesta es parecida a la de su maestro. Aunque en Bordeu la vemos más vacilante... Nuevamente el **"es muy trabajador, es muy honrado".** Pero ninguna referencia o anécdota sobre una labor profunda de Vanini en la conducción del team. Seguimos con Juan Manuel Bordeu. El considera a Marincovich, como una figura creciente. Asiente y dice haber notado en carrera, lo que nosotros le decimos haber visto en Córdoba. Esto es, que Marincovich era, entre todos los corredores, incluso entre los extranjeros, quién más cerca del viraje levantaba el pie, todo sin perder la línea. Otra cosa que Bordeu afirma —y en esto quisiéramos que no lo hiciera— positivamente, es que en lo que hace a su futura campaña en Europa no posee nada en firme. Todo por ahora, son rumores, que como tales han llegado hasta él.

El campeón de TC nos dió luego el **porqué** de la transformación de su TC, mejor dicho, de la muy poca transformación de la conocidísima "coloradita": **"Para mí, con algunos toques en el motor, estaremos en posición de ganar este año. Por tal razón, apenas si modificamos la trompa y en forma leve la parte trasera del techo. Eso no quiere decir, que no nos guste hacer un Gran Turismo. Lo vamos a hacer. Pero este año, con lo que tenemos podemos andar bien. Ahora, sí estamos en algo para pista en Fórmula 1 de Mecánica Nacional.** Pensamos para Rafaela y alguna más".

Alguien le toca un hombro a Bordeu y le pide un autógrafo. Otro está presionando sobre su espalda con un puñado de banderines listos para la firma. Los "fans" de Bordeu y del seis en línea nos miran con un poco de fastidio. Comprendemos a los muchachos y a las damas que quieren posar para la "posteridad" y nos retiramos. Bordeu está dispuesto a seguir hablando, con su amabilidad habitual. Agradecemos, dada la oportunidad elegida por RUGIR DE MOTORES. Pero queda el compromiso más extenso para otra. Mientras finalizamos, esto: **magnífico lo de Angélica.** La presencia de aproximadamente cuatrocientas personas dan validez al elogio. Lo que viene luego para la Peña Juan Manuel Bordeu, entra ya en el terreno de las obras. Creemos que las harán.

UNION DE VOLANTES ENTRERRIANOS

NUEVA COMISION DIRECTIVA

Recientemente ha quedado constituido el plantel directriz de la entidad del epígrafe, la cual funciona ahora en calle Dr. Lucilo López Nº 464 (T. 3093) de Concepción del Uruguay. El mismo está integrado de la siguiente manera: Presidente, Raúl Battista Scolamieri; vice, Carlos Valladares; secretario: Eduardo Amaral; tesorero, Luis González; vocales, Ricardo Blanco, Otto Siegler, Alcides Benitez y Williams Alcides Macri.

https://argentoteca.blogspot.com

Pasaje de dos unidades 250 SL en la pista de pruebas de la DAIMLER-BENZ. Sus líneas clásicas dentro del estilo de la casa fabricante, complementan la sólida elegancia de este nuevo coche sport, uno más en la serie de producciones de la prestigiosa firma alemana

Nuevo producto de la Daimler-Benz

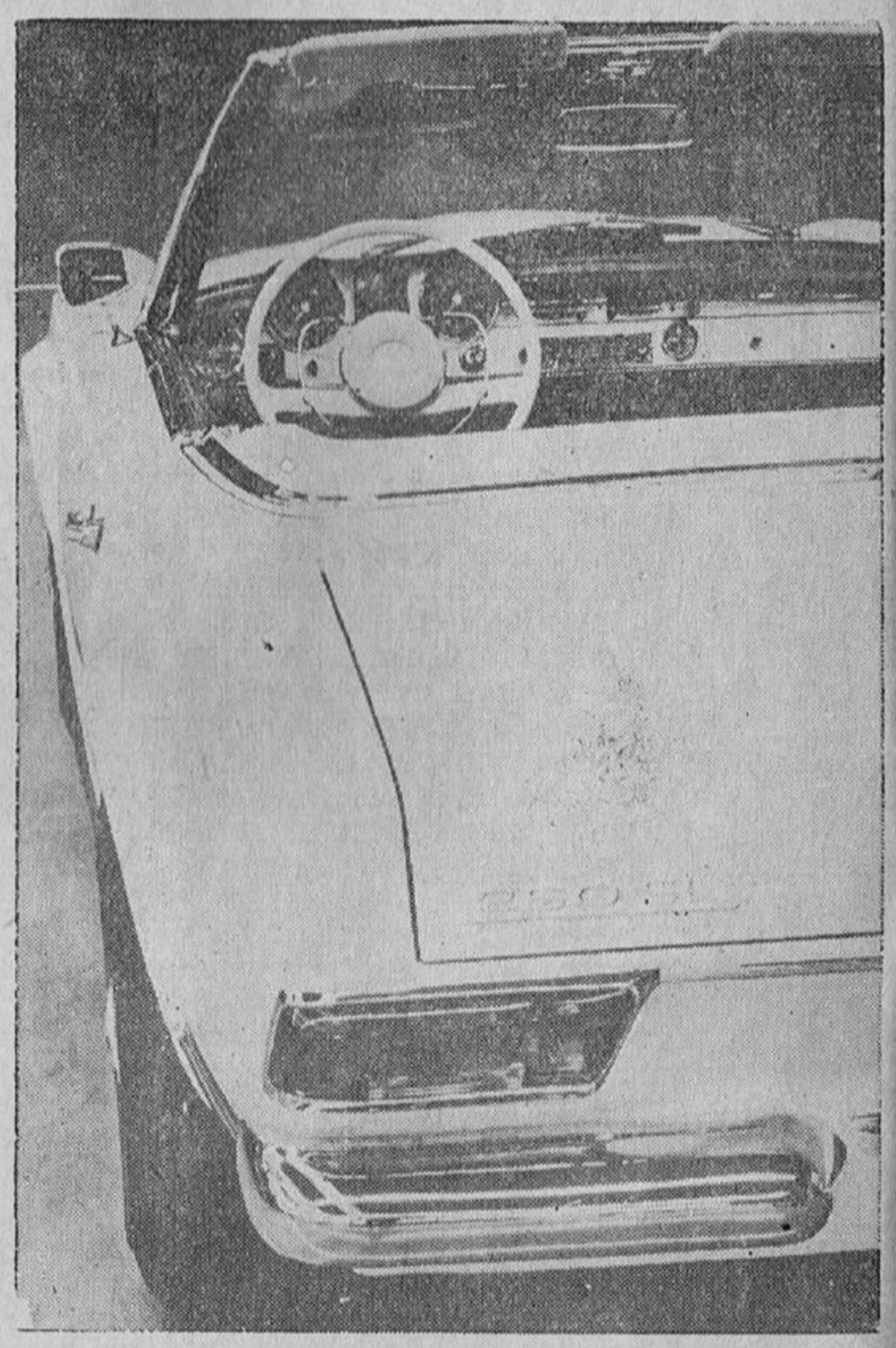
Se trata del Mercedes-Benz 250 SL, un coche deportivo de gran confort, con planta motriz "muy elástica."

Siguiendo el rumbo marcado por su predecesor, el Mercedes - Benz 230 SL, coche que en 1963 inauguraba la era de los deportivos potentes y rápidos a la par de muy elegantes, confortables y silenciosos, este año se ha presentado en Europa una nueva concepción de la DAIMLER - BENZ A. G., el modelo 250 SL. Exteriormente el nuevo coche no difiere del 230 SL, pero tiene un motor de 2,5 litros y se han mejorado las condiciones de marcha. Entregando una potencia similar, la nueva planta motriz otorga un par motor mayor en un 10 %, lo cual significa una más fácil obtención de aquélla. La curva del par motor es extraordinariamente favorable, por lo que se dispone, aun con pocas revoluciones, de gran fuerza de tracción; todo esto redunda, naturalmente, en una conducción agradable del automóvil en el tránsito urbano. Además el más elevado par motor asegura también una aceleración excelente: en 10 segundos, con partida detenida, se alcanzan los 100 km./hora, y sólo se requiere un lapso de 7 segundos para pasar de 80 a 120 km./hora, zona de los valores de velocidad muy importante para facilitar el adelantamiento en el tránsito de ruta. Sus cualidades de velocidad máxima son magníficas, y el coche tiene su tope en los 200 km./hora, aproximadamente.

La planta motriz es la misma que equipa los modelos de turismo 250 SE, con características técnicas que detallamos más adelante, y a lo cual agregamos sólo el comentario del beneficio que otorga su sistema de inyección de combustible, solución técnica que a pesar de costosa, redunda en una gran economía de combustible no obstante el aumento de potencia y par motor que produce. Su diseño responde a los más modernos principios de construcción, y pese a propulsar un coche deportivo, tiene refinamientos que equipan al modelo de turismo. De serie, con un refrigerador de aceite y un ventilador de mando hidráulico termorregulado, lo que es lo mismo decir que se conecta automáticamente cuando es necesario para la refrigeración del motor.

El coche se suministra con caja de cuatro velocidades y también,

En esta vista posterior se pueden apreciar los refinamientos que hacen al modelo MERCEDES-BENZ 250 SL, un coche sumamente elegante y de la máxima calidad que siempre distingue a los productos de la casa de STUTTGART-UNTERTURKHEIM



https://argentoteca.blogspot.com

a opción, con cambio automático. Asimismo la relación de mando final es optativa, y pueden obtenerse dos desmultiplicaciones: la de serie de 3,92 : 1, y la 3,69 : 1, más rápida y económica. Equipado el coche con frenos de disco en las cuatro ruedas, accionados por un circuito doble (medida de gran seguridad), y con regulador de la fuerza de frenado —que significa un aprovechamiento máximo de la acción referida—, con freno de mano ejecutado con tambores propios, con un aspecto exterior que evidencia la señorial elegancia de todos los Mercedes-Benz, el 250 SL es un coche para sólo dos asientos, pero muy cómodos los mismos. Puede obtenerse sin capota, con la misma, o equipado con un techo duro. El área de visibilidad es muy grande, y eso significa, en cierto modo, que el acceso al vehículo no presenta problemas.

En suma, el Mercedes-Benz 250 SL, es un coche con el sello de la óptima calidad manufacturera alemana. Seguro, rápido, deportivo, la DAIMLER-BENZ A. G. le ha injertado —de una manera casi insólita— características y comportamiento de marcha sin complicaciones para un automóvil de su tipo, haciéndolo apto tanto para la marcha a altas velocidades como para que se lo conduzca sin problemas en un tránsito urbano congestionado.

"Rugir de Motores" en Radio América de Bs. Aires

Con profunda satisfacción llevamos a conocimiento de los señores lectores que, tal como estaba previsto, "Rugir de Motores" sale al aire desde el 17 de marzo ppdo. por la onda porteña de LS6 Radio América ("La Radio del Pueblo, a la derecha de su dial"), los días lunes, martes, miércoles, jueves y viernes en el horario de las 19.

El ímprobo esfuerzo realizado para cristalizar esta cara aspiración y las dificultades propias que hubo de superarse, han quedado definitivamente marginadas merced a las innumerables muestras de adhesión recibidas en oportunidad de su inauguración y la cálida acogida brindada por el público oyente. Todo ello nos alienta y compromete nuestros mejores afanes para que el ciclo iniciado con tanto auspicio, llegue a lograr la dignidad profesional en su mayor nivel de responsabilidad y seriedad. Que tal es la meta impuesta.

En la fecha indicada acudieron a testimoniar su afecto calificadas personalidades del ambiente automotor, entre los que cabe señalar la significativa presencia de Carlos Destéfano, Presidente de la Unión de Volantes de Mecánica Nacional.

Los días lunes y jueves se propalan audiciones dedicadas a informar y comentar sobre el importante desarrollo de la industria automotriz argentina, estando estas funciones a cargo de José B. Vazeilles y el Ingeniero Lázaro Musich, mientras que nuestro Director don Luis Vicente Serra y el equipo de "Rugir de Motores" asume la responsabilidad, los martes, miércoles y viernes, de comentar y analizar exhaustivamente todo el acontecer de la actividad mecánica en cuanto refiere a la faz técnica y competitiva, —siempre a las 19 horas—.

Radio América ("La Radio del Pueblo, a la derecha de su dial"), contará a breve plazo, para ser más exactos, a partir del mes de abril venidero, con un poderoso equipo transmisor que permitirá escuchar su voz en todo el país. Nuestra incorporación a esta antigua emisora, Radio América (ex-Radio del Pueblo) no podía, entonces, ser más auspiciosa. Cerramos estas líneas con el mayor y sincero agradecimiento a todos los que de una u otra forma colaboraron y colaboran para que esta empresa sea realidad.

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL MERCEDES-BENZ 250 SL

MOTOR: 6 cilindros verticales en línea. *Diámetro*: 82 mm. *Carrera de émbolos*: 78,8 mm. *Cilindrada total*: 2.496 cm3. *Relación de compresión*: 9,5 : 1. *Requerimiento octánico*: nafta super o mezcla con benzol. *Potencia*: 170 HP. (SAE) a 5.600 r.p.m. *Cupla motriz máxima*: 24,0 kgm. (SAE) a 4500 r.p.m. *Máximo régimen*: 6.500 r.p.m. *Válvulas y árbol de levas* en la culata, con sistema BOSCH de inyección de combustible en el canal de la culata. *La Bomba de Inyección* tiene seis elementos con automatismo de precalentamiento y arranque (tiene en cuenta la posición del acelerador, el número de revoluciones del motor, la presión atmosférica y la temperatura del agua refrigerante). Las *toberas de inyección* son también marca BOSCH. *Orden de encendido*: 1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4, con ajuste automático por fuerza centrífuga y vacío. *Cigüeñal* con siete bancadas, cojinetes del mismo y de bielas de metal múltiple. *Filtro* del lubricante en el circuito principal, con elemento Micronic. *Capacidad del cárter*: 5,5/3,5 litros (máximo y mínimo). *Refrigeración:* circuito de agua mediante bomba, termostato con tubería de corto circuito, ventilador de mando hidráulico termorregulado. *Sistema eléctrico*: 12 voltios, con dinamo de corriente trifásica, potencia: 490 vatios. Capacidad de la batería: 55 Amp./hora.

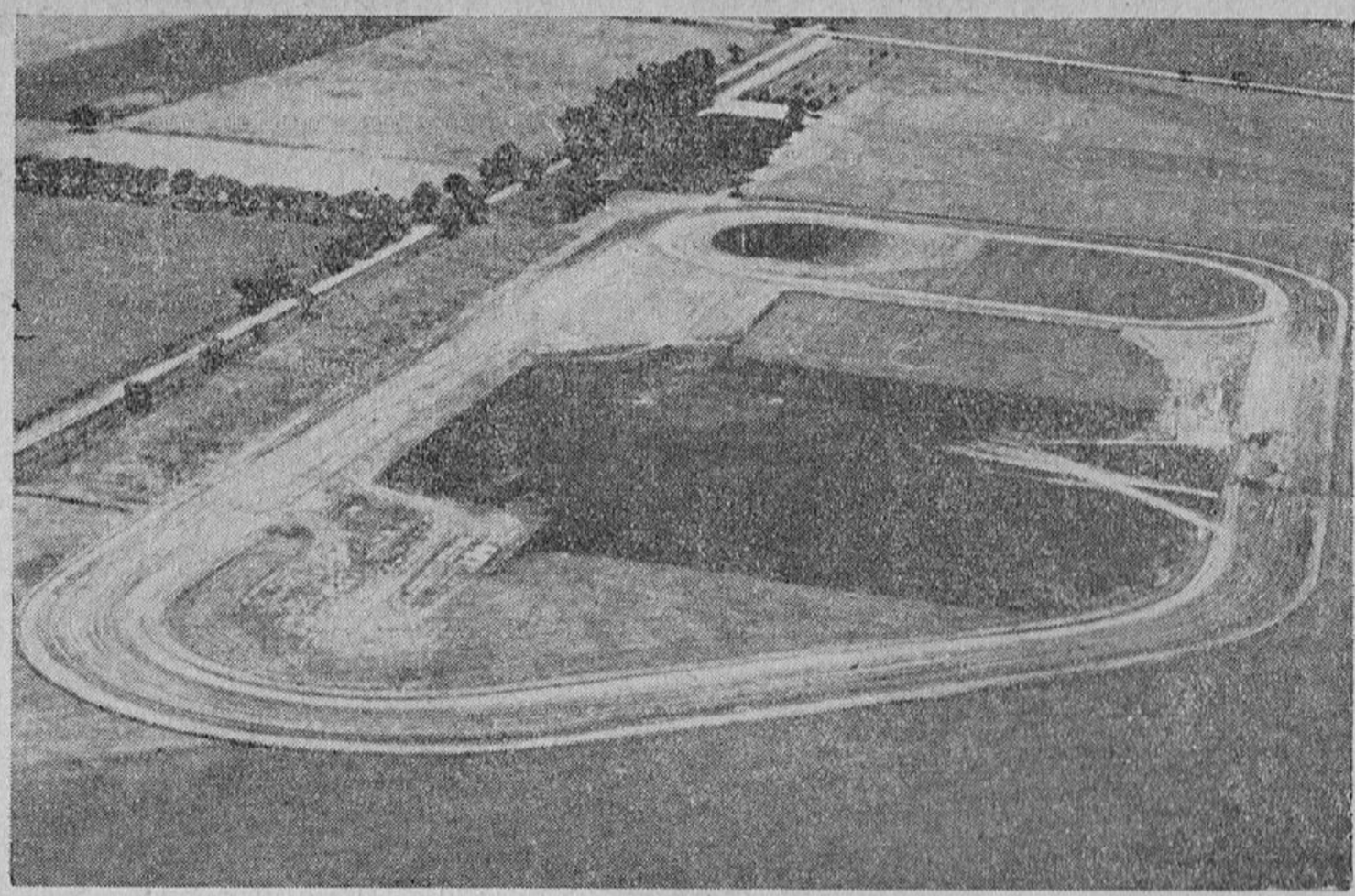
TRANSMISION: *Embrague* monodisco seco F & S. *Caja de velocidades* de cuatro marchas de avance sincronizadas. (Opcional: cambio automático M-B.). *Relaciones de desmultiplicación*: 1ª 4,05 : 1; 2ª 2,23 : 1; 3ª 1,40 : 1; 4ª 1,00 : 1. Retroceso: 3,58 : 1. (En el cambio automático, respectivamente: 3,98, 2,52, 1,58, 1 y 4,15 : 1. *Relación de mando final*: 3,69 : 1 (3,92 : 1).

CHASIS: *Bastidor* a plataforma portante soldada con la carrocería, formando un monocasco. *Suspensión delantera*: independiente, con trapecios articulados, resortes helicoidales con elementos adicionales de goma, amortiguadores telescópicos hidráulicos y estabilizador a barra de torsión. La suspensión delantera y el motor y caja están montados en bloque, todo suspendido en tacos de goma en los largueros delanteros del seudo bastidor y apoyado adelante por dos hojas elásticas. *Eje trasero*: oscilante, de articulación única con bajo centro de giro y bielas de empuje, resortes helicoidales y un muelle compensador, con elementos adicionales de goma y amortiguadores telescópicos hidráulicos. *Frenos*: hidráulicos de doble circuito con servo de vacío y regulador de la fuerza de frenado. *Discos* en las cuatro ruedas. *Dirección*: M-B de circuito de bolas, con reajuste automático y amortiguador de la dirección. *A pedido*: servo dirección B-B. *Neumáticos*: radiales 185 HR 14, con cámara.

CARROCERIA - DIMENSIONES: tipo "Roadster" (se suministra un techo duro, tipo cupé). Hay también una versión opcional cupé, sin capota de Roadster. *Distancia entre ejes*: 2.400 mm. *Trocha delantera*: 1.484 mm. *Trasera*: 1.485 mm. *Largo máximo*: 4.285 mm. *Ancho máximo*: 1.760 mm. *Altura máxima* (sin carga): 1.305 mm. (Roadster: 1.320 mm.). *Diámetro del círculo mínimo de viraje*: 10,35 m. *Despego*: 125 mm. *Capacidad del tanque de combustible*: 82 litros (reserva 7, con luz de aviso en el tablero). *Pesos*: en orden de marcha (DIN 70020): 1.360 kg. Total admisible: 1.715 kg. (48,3 % sobre el tren delantero).

RENDIMIENTO - Velocidad máxima: aprox. 200 km./hora (195 con cambio automático). *Aceleración*: 0 a 100 km./hora en 10 seg., aproximadamente. Relación peso / potencia: 8,00 kg./HP. (SAE). *Consumo de combustible* a velocidad media de crucero: 10 - 16 litros / 100 km.

https://argentoteca.blogspot.com



Hermosa vista "a vuelo de pájaro" del circuito que está preparando don Marcelino Godio en el solar del Club de Planeadores de Esperanza. Se pueden apreciar nítidamente las características que ofrecerá el nuevo escenario. Su forma viene a constituir algo así como un trapecio. En la parte norte se ha previsto la construcción de un óvalo para que lo utilicen las motos, midgets, etc. Tiene un perímetro aproximado de 1.200 metros y la extensión del terreno posibilita, en el lado Este, una prolongación lo suficientemente extensa como para que en él se puedan desarrollar justas de mayor trascendencia. Tanto, que está en la mente de sus propietarios la realización de una carrera de F. 1 MN para la temporada 1968. La comprobada bondad de la tierra esperancina, las manos que en ella están trabajando y la inmejorable ubicación (a pocos metros de la ruta pavimentada que une Recreo con Esperanza) hacen de este escenario una verdadera conquista para el desarrollo de los deportes mecánicos

OTRA PISTA en LAS CERCANIAS DE ESPERANZA

La fuerza avasallante que despierta el automovilismo en nuestro medio rompe cualquier vallado. Esto ya es un axioma innegable. La pasión lo puede todo. Tanto en el aspecto mecánico como organizativo. Naturalmente que hay excepciones, pero las superaciones son tantas que aquellas no hacen más que confirmar la regla. Ahora tenemos el ejemplo del Club de Planeadores de Esperanza que preside el Dr. Jorge Wernly. Dicha institución se ha dado a la ímproba tarea de construir un circuito en sus amplios terrenos que posee a la vera del camino pavimentado que conduce de Recreo a Esperanza. Los trabajos que se encuentran muy adelantados, están a cargo del eficiente Marcelino Godio, hombre de reconocidos méritos en la materia, ya que ha tenido bajo su supervisión idénticas funciones en la famosa pista "Los Toboganes", de impecable presentación en todas las ocasiones que fue utilizado. La homogénea compactación, entonces, está asegurada. En dicho escenario se realizará el 23 de abril próximo una competencia de Ford T Semipreparados en demanda de una fecha por el campeonato zonal que organiza y fiscaliza la Unión de Volantes Ford T de Santo Tomé. Asimismo, la Asociación Cooperadora Escuela de Pilotaje del Club de Planeadores, organizador del evento, tiene en programación una justa motociclística y otra dedicada a automóviles standard zonal. El ordenamiento de las distintas series responderá al siguiente horario: 9 - Pruebas de clasificación; 13,30 - 1ª serie (15 vueltas); 14,10 - 2ª serie (15 vueltas); 15 - Repechaje y 16 - Final sobre 30 vueltas. Integran la Comisión Directiva del ente organizador las siguientes personas: Clden Tschopp (Presidente), Américo Schneider (Vice), Javier Bonvin (Secretario), Armando Grenón (Pro), Serafín Bisinella (Tesorero), Ernesto Henschel (Pro).

AL SERVICIO DEL REPUESTO AUTOMOTOR

La más alta calidad, precisión y garantía

Empaquetaduras

BOMBAS DE AGUA
Para toda clase de automotores

INDUSTRIA ARGENTINA

Ejes a rodillos

Juegos de reparación

una marca que inspira confianza

F.G.H

FABRICANTES
F. GONZALEZ e HIJOS
C. e I.S.A.

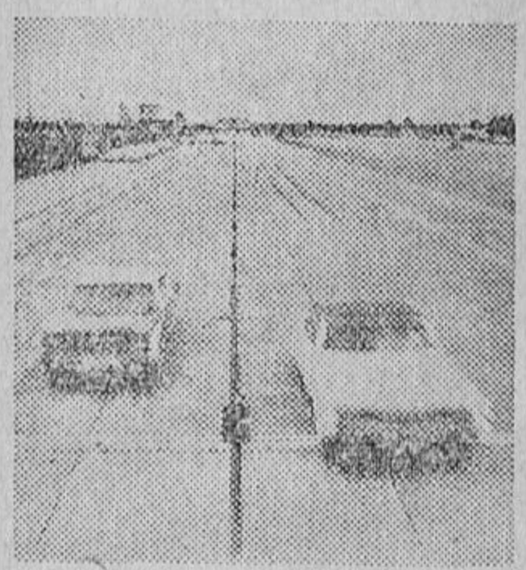
Administración y Ventas: Santiago del Estero 1518/20 - Buenos Aires
Fábrica: Talcahuano 859 - Banfield F.C.G.R.

Representante en Mar del Plata: Moreno y Lentino - Av. Colón 3864

https://argentoteca.blogspot.com

Diseño Turbo-Action®

Hace que las bujías Champion mejoren el funcionamiento de los motores de válvulas a la cabeza!



También se probaron en Sebring los grandes autos norteamericanos de lujo. Las Champion Turbo-Action dieron más rápida aceleración a 46 de los 50!

Arriba, muy aumentado, usted ve el aislador de punta saliente de la bujía Champion Turbo-Action. Es *más largo* que el de las bujías comunes, lo que pone la chispa en lo más profundo de la cámara, para una combustión más eficiente... y un mejor funcionamiento del motor. Esto quedó *demostrado* en un test de aceleración supervisado por el Auto Club de EE.UU. 62 autos de conocidas marcas europeas y norteamericanas fueron sometidos a la prueba en la famosa pista de Sebring, en la Florida. Cada auto, equipado con bujías comunes, hizo tres pruebas de aceleración de un cuarto de milla, y otras tres pruebas con las nuevas Champion. Las Champion Turbo-Action proporcionaron aceleración más rápida a 59 de los 62 autos! Hay una línea completa. En ella está la bujía Champion Turbo-Action que necesita su unidad para brindarle rendimiento máximo. Para más información, vea cuanto antes a su distribuidor de Champion.

LAS BUJIAS MUNDIALMENTE FAVORITAS EN EL AIRE, MAR Y TIERRA

https://argentoteca.blogspot.com

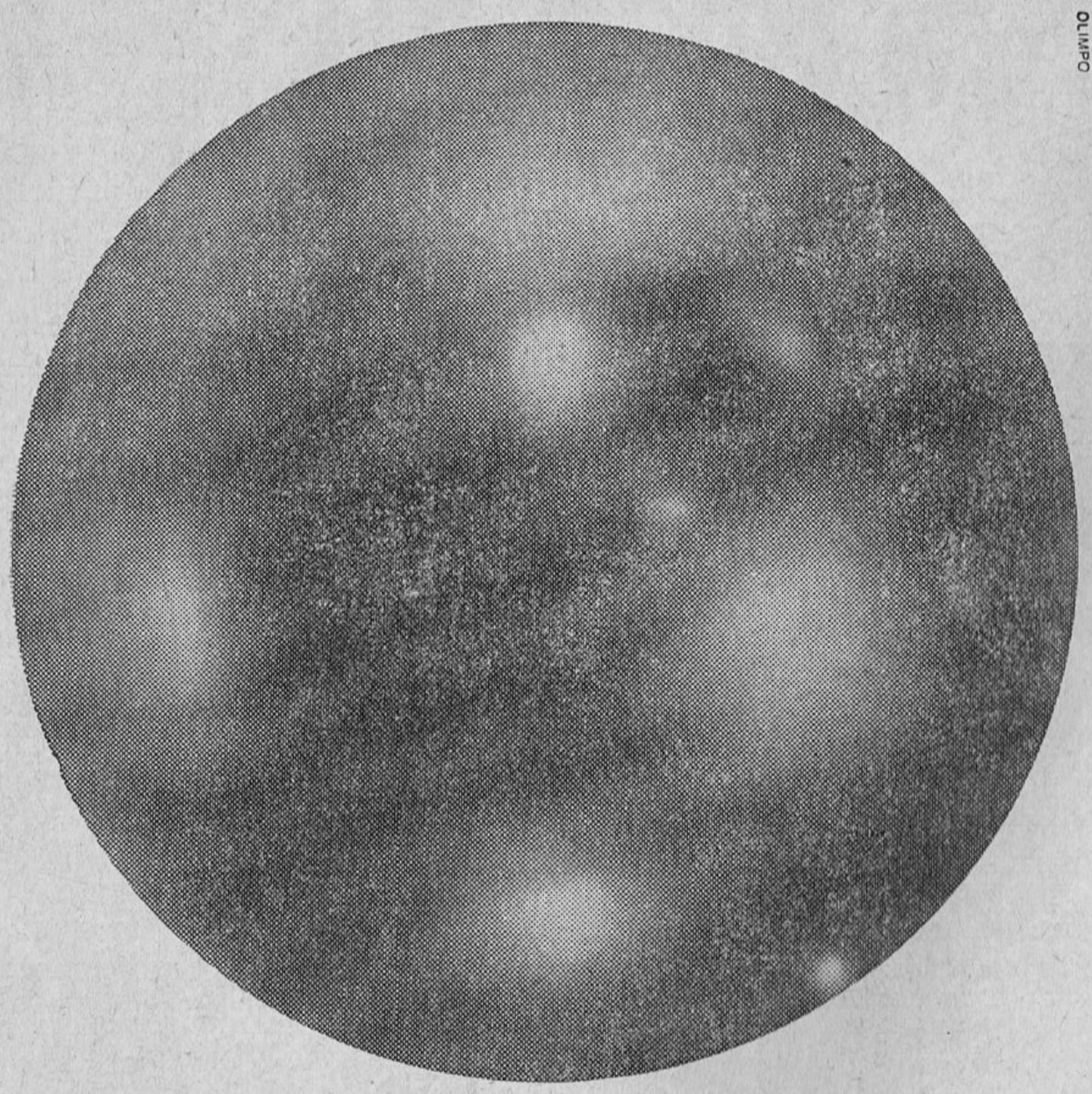
El señor Marcos V. Bobbio (tercero de izquierda a derecha del lector) atiende deferentemente en su calidad de Presidente y Director de Canal 13 Santa Fe de la Vera Cruz, al Gobernador de la Provincia Contralmirante (RE) Eladio Modesto Vázquez (en primer plano) y otras altas personalidades provinciales y municipales, durante la fiesta realizada con motivo de celebrarse el primer aniversario del popular y prestigioso canal santafesino.

CANAL 13 SANTA FE DE LA VERA CRUZ

SEÑALADO sucedo alcanzó la celebración del primer aniversario de Canal 13 Santa Fe de la Vera Cruz, el 13 de marzo ppdo. en esta ciudad. La oportunidad resultó propicia para que los directivos y en modo especial su presidente, don Marcos V. Bobbio, calibraran el grado de adhesión y popularidad alcanzado en tan significativa empresa. Y no podía ser de otro modo, ya que a través de su breve existencia, el canal litoraleño ha dado muestras más que suficientes de lo que puede el esfuerzo privado cuando en él se conjugan visión, inteligencia y capacidad de trabajo. La seleccionada programación y los reiterados impactos logrados merced a un titánico trajín administrativo, económico y técnico, le han reportado un prestigio envidiable dentro de la extensa zona donde llegan sus emisiones diarias y que se traduce en el elevado número de televidentes que han hecho de Canal 13 su espectáculo favorito.

Asistieron a los festejos centrales altas autoridades civiles, encabezadas por el señor Gobernador de la Provincia, Contralmirante (R.E.) Eladio Modesto Vázquez, militares, municipales, representantes de las fuerzas vivas, vecinales, culturales, deportivas, de promoción publicitaria y periodistas, quienes con su presencia y voz de aliento dejaron sentada la personalidad adquirida en tan corto lapso por el canal santafesino.

"Rugir de Motores", vinculada desde hace años al señor Marcos V. Bobbio a raíz de sus audiciones semanales y extraordinarias por L.T.9 Radio Santa Fe y más recientemente en la temporada 1966, donde desarrollara un ciclo televisivo, precursor de otro que seguramente se cumplirá durante el corriente año, no podía permanecer ajeno a tan grato acontecimiento y fue así como se hizo presente para testimoniar su más franca adhesión a la fecha. Ahora, mediante estas líneas, quiere reiterar sus salutaciones a don Marcos V. Bobbio y desearle el mejor de los éxitos en el fecundo camino emprendido.



HASTA EN LOS MINIMOS ELEMENTOS...

¡CALIDAD Y PRECISION! BTB EL RODAMIENTO QUE GIRA MAS Y SE DESGASTA MENOS

Un producto de calidad internacional fabricado en la Argentina con las normas mas estrictas y bajo el riguroso control que asegura su mas alto grado de precisión

COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS

DISTRIBUIDORES DE BTB ARGENTINA RIV ITALIA BOWER USA Perú 699 esq. Chile Tel. 34-8455/6/7 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

Turismo en Gualeguaychú

(ANEXO "J")

5/3: COMENZO EL CAMPEONATO DE ENTRE RIOS

Fiscalizado por la flamante Asociación Entrerriana de Clubes de Automovilismo (A. E. C. A.) y organizado por el Club Neptunia, Racing Club y Auto Club Gualeguaychú, dio comienzo el certamen aludido en el circuito de tierra del Parque Unzué de 2.500 metros de perímetro, con la presencia de mucho público.

Eddy Rebord, campeón zonal de 1966, demostrando una vez más su condición de excelente conductor, se alzó con la victoria en la Clase "A", donde no tuvo rivales. El interés de esta competencia radicó en la lucha por el segundo puesto entre "Así Nomás" y "El Diablo", la cual se inclinó a favor de éste en el último circuito ante una salida de pista de su oponente. Trámite similar tuvo la "B", donde el concordiense Alberto Roggero al comando del Renault Gordini con mecánica de don Luis Simón, fue dueño absoluto de la carrera. El bajo rendimiento del coche de Arnoldo Hoffman favoreció los planes del triunfador, quien obtuvo fácil victoria, como señalamos.

La gran esperanza del automovilismo local —Pocho Fernández Bonzón— comandó el lote en los primeros instantes de la Categoría "C", situación de privilegio que cedió luego a Alberto Mórtola, el cual en definitiva fue ganador, tras sostener con aquél a lo largo de los quince giros una intensa disputa que levantó el entusiasmo del público, un tanto decaído a raíz del trámite de las dos series anteriores. Promisorio futuro para el joven volante René Riffel, debutante en Gualeguay en noviembre y ganador en su segunda presentación en la Clase "D". La atracción del programa sin duda alguna —ante el exitoso debut al comienzo de esta temporada de T. C.— fue el Torino 380 de Luis Castelli, que en las pruebas de clasificación obtuviera el récord de pista con 1'30"1/10. Entre el Chevrolet-Super de Riffel y el Torino de Castelli se entabló desde el principio un duelo sensacional, no reflejado en los relojes en muchas de las vueltas dada la escasa distancia que los separaba. Prácticamente paragolpe a paragolpe enfrentaron la última curva, en la cual supo sacar partido el joven piloto de Viale (René Riffel). Idéntica puja protagonizaron por la cuarta ubicación Antonio Roude y Francisco Cueto que inclinó a su favor éste al realizar el de Concepción del Uruguay, un trompo al ingresar al mixto. Lástima las fallas evidenciadas en el frenaje por la máquina del santafesino Hugo Astegiano. El varias veces ganador en Entre Ríos tuvo que conformarse con un tercer puesto bastante alejado de los dos punteros. En suma, un auspicioso comienzo de este promisorio certamen.

RESULTADOS GENERALES

Clase "A" (Hasta 780 cc.) - 10 vueltas

1º) Eddy Rebord, De Carlo 700 (C. del Uruguay), 17m.47s.4/10.
2º) "El Diablo", Fiat 600 (C. del Uruguay), 18m.08s.
3º) Carlos Fernández, Isard 700 (Gualeguaychú), 18m.51s.3/10.

Clase "B" (Hasta 1.150 cc.) - 10 vueltas

1º) Alberto Roggero, Renault-Gordini 1.093 (Concordia), 16m.33s.6/10.
2º) Arnoldo Hoffman, Auto Unión (Santa Fe), 16m.50s.
3º) "El Indio", Auto Unión (Santa Fe), 17m.28s.2/10.

Clase "C" (Hasta 1.600 cc.) - 15 vueltas

1º) Alberto Mórtola, Fiat 1.500 (C. del Uruguay), 24m.03s.
2º) Pocho Fernández Bonzón, Fiat 1.500 (Gualeguaychú), 24m.14s.
3º) Omar Ferrari, Fiat 1.500 Coupé (C. del Uruguay), 24m.25s.

Clase "D" (De 1.601 en adelante) - 15 v.

1º) René Riffel, Chevrolet-Super (Viale), 23m.59s.
2º) Luis Castelli, Torino 380 (Concordia), 24m.03s.
3º) Hugo Astegiano, Falcon Futura (San Jorge).

POR CAUSAS NO ESTABLECIDAS... Así suelen encabezarse las noticias sobre accidentes de tránsito, cuando las consecuencias impiden obtener testimonios de los protagonistas. Los expertos saben que muchos de tales accidentes son causados por reparaciones realizadas utilizando fluido y repuestos para frenos baratos y de mala calidad.

EXIJA FLUIDO y repuestos Bendix para frenos en las reparaciones de su coche

Supera las normas SAE 70 R.3 y garantiza SEGURIDAD permanente en cada frenada.

FLUIDO y repuestos **BENDIX**, garantizados por **BENDIX**, el Cuartel General de Frenos en el mundo.

Escuche "LA SEGURIDAD EN EL TRANSITO" por LR4 RADIO SPLENDID martes y viernes a las 18.50 hs.

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO
del Comercio y la Industria Automotor

CARLOS ALBERTO PAIRETTI VISITÓ WOBRON, FABRICA ARGENTINA DE EMBRAGUES

El ganador 44º Gran Premio Turismo Carretera, Carlos Alberto Pairetti, visitó las instalaciones de Wobron S.A.I.C. Primera Fábrica Argentina de Embragues. Lo hizo acompañado por su mecánico Rubén Asid, sus colaboradores y los corredores José Migliore y Carlos Marincovich. Fueron recibidos por el presidente de la empresa, Ing. Julio Broner y los Ings. José Guber, gerente de producción y Jorge Barmack, gerente de Ingeniería, el Sr. Antonio de la Corte, gerente administrativo y el Sr. Elías Dubilet, gerente de Comercialización, en cuya compañía recorrieron las instalaciones, observando el proceso de fabricación de los embragues y discos de embrague "Wobron Legítimo", utilizados por Pairetti en el coche ganador del clásico evento. Posteriormente, en un almuerzo en honor del volante, éste recibió el símbolo "Wobron Legítimo"

Inversiones en Francia

General Motors Corporation, dice un cable de Detroit, anunció importantes proyectos de inversión y expansión en Francia, que incluyen la creación de una planta industrial en Alsacia y la ampliación de G.M. France, ubicada en un suburbio de París.

La nueva fábrica —General Motors Alsaria— estará dedicada inicialmente a la producción de transmisiones automáticas, será emplazada en Estrasburgo y empleará a 2.000 personas, ocupando una superficie útil inicial de 50.000 metros 2.

Formúlose una aclaración

La Municipalidad de Avellaneda y General Motors Argentina aclararon que la reconstrucción de la villa de emergencia de Isla Maciel, es por exclusiva cuenta de la primera. General Motors ha brindado su ayuda, consistente en madera y transporte para acarreo de materiales.

Panorama de GMA

Con la dirección del Sr. Carlos S. Amestoy, Panorama de GMA en su edición Nº 18 —Enero - Febrero 1967— tiende indudablemente a superarse, en un esfuerzo que aplaudimos por lo que significa de aporte al periodismo vinculado a la actividad automotriz del país.

Editorialmente aclara que durante años la revista estuvo dedicada exclusivamente al personal. Y que ahora ha salido al interés general.

Cosa ésta de la que mucho nos alegramos por el notable esfuerzo editorial que significa.

Nuestras felicitaciones pues, para la gente de General Motors Argentina y para el núcleo de periodistas que revista en esta publicación.

Más ventas en el extranjero

Las ventas de camiones y coches producidos en las fábricas de General Motors, instaladas en distintos países, junto con las exportaciones de EE.UU. y Canadá, superan a las de cualquier otro fabricante norteamericano en 1966. GM vendió fuera de EE.UU. y Canadá 2.871 millones de dólares —un 4 % más que en 1965.

Las ventas de automotores, en conjunto, de dicha marca, en el extranjero, sumaron 1.267.000 unidades en 1966, contra 1.280.000 en el año 1965.

Se atribuye gran influencia en el éxito a la aceptación tenida por el Opel Kadett y el nuevo Opel Rekord de Alemania, el Vauxhall Viva, de Gran Bretaña y el Holden, de Australia.

Con el auspicio de la marca CYNAR

Los corredores suizos Silvio Moser y Gianclaudio Regazzoni, participantes de la temporada internacional Form. 1, y que cumplieron meritoria actuación, contaron con el auspicio de Cynar, aperitivo de alcauciles de origen italiano, que da apoyo a estas manifestaciones.

Numerosos gerentes de ventas de Concesionarias GMA, visitaron la planta San Martín de la Compañía, siendo recibidos por el director-gerente Sr. Howard W. Vange y el gerente de Ventas, Sr. Gilbert C. Donovan. Durante el recorrido se interiorizaron del proceso de manufactura de los vehículos que habrán de vender y fueron agasajados con un almuerzo de camaradería.

https://argentoteca.blogspot.com

POR QUE RAMCO EN POTENCIA ES MAS?

PORQUE LA EXCELENTE CALIDAD DE LOS MATERIALES EMPLEADOS, BRINDA MAYOR POTENCIA, CON MEJOR COMPRESION.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS

https://argentoteca.blogspot.com

FORD MOTOR ARGENTINA DONÓ UN VEHICULO A LA ESCUELA DON BOSCO

En una sencilla ceremonia efectuada en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, el gerente de Relaciones Cívicas de la empresa, Sr. Oscar Urbinati López, entregó un chasis Ford F-600 con cabina, al R. P. Domingo Chiofalo, administrador de la Escuela Agrotécnica Salesiana "Don Bosco".

Asistieron al acto el Sr. Juan M. Courard, gerente interino de Relaciones Industriales de Ford Motor Argentina y otros funcionarios.

AGUA PARA LA COMUNIDAD

Para satisfacer necesidades de los vecinos de Villa Piaggio, (municipalidad de San Martín), General Motors Argentina dispuso instalar una llave de agua, la que suministrará 5.000 litros por hora.

La misma está ubicada en uno de los flancos de la planta industrial de la empresa, sobre calle Rodríguez Peña.

EL OPERATIVO "GAUCHADA CHEVROLET" EN LA RUTA 55

El Operativo Gauchada Chevrolet, organizado por General Motors Argentina, luego de prestar importantes servicios en la ruta 2 y en el ramal a las poblaciones de Pinamar y Villa Gessell, se ha orientado a la ruta nacional 55, de Mar del Plata a Balcarce.

En poco más de un mes se prestó auxilio gratuito a 850 vehículos de todo tipo. Consistió esa ayuda en reparaciones menores y remolques y en la colaboración con la policía para el traslado de heridos.

Propuestas del personal en Ford Motor Argentina S. A.

El Sr. J. J. Mc Elroy, gerente general de Relaciones Industriales de Ford Motor Argentina, informó sobre la iniciación de un importante programa de propuestas a la Gerencia, destinado a todo el personal de la empresa.

Señaló en la oportunidad que las ideas significan progreso y detrás de todo lo que vale la pena en el mundo está la idea de alguien.

A su vez el gerente de personal mensualizado, Sr. Juan M. Courard, comentó el gran entusiasmo que había despertado la iniciativa.

AÑO CASI RECORD FUE 1966 PARA GENERAL MOTORS

Los 1.600.000 accionistas que General Motors tiene en todo el mundo, reciben la memoria de la entidad, en la cual, con la firma de su presidente, Sr. Frederic G. Donner, se consigna que la empresa tuvo en 1966 un excelente año, superado solamente por 1965.

Alcanzó nuevos records de ventas en el extranjero, en la colocación de productos no automotores, en cantidad de empleados y total de salarios pagados en todo el mundo.

Vendió por un total de 20.209 millones de dólares, inferior en sólo 3 % a las ventas de 1965, pero superior a todos los años anteriores.

Cada acción común de GM ganó 6,24 dólares, contra 7,41 en 1965 y 6,05 en 1964. Se reinvirtieron 1.69 dólares por acción en la empresa.

DESIGNACION EN CUMMINS DIESEL

Recientemente fue designado vicepresidente y gerente zonal de América y el Lejano Oriente, de Cummins Engine Co. Inc. el Sr. George T. Rehfeldt.

El mencionado funcionario, que fue gerente de operaciones de Ford Motor Company, dirigirá las actividades internacionales de Cummins en América Latina y el Lejano Oriente, incluyendo las compañías que fabrican con licencia Cummins Diesel Nacional S. A. (DINA) de México y Komatso Manufacturing Company Ltd. de Japón. Tendrá también a su cargo la compañía subsidiaria de armado Cummins Diesel en Australia y todas las operaciones de desarrollo de mercado para ambas zonas en Columbus, Indiana, EE. UU.

ACTIVIDADES DEL PRESIDENTE DE GENERAL MOTORS CORPORATION

El presidente del Directorio de General Motors Corporation, Sr. Federico G. Donner, cumplió intensa labor durante su visita a nuestro país.

Sostuvo una entrevista con el presidente Onganía y con el ministro de Economía, Dr. Krieger Vasena. También visitó al secretario de industria, Dr. Angel A. Solá, al embajador de EE. UU., Sr. Edwin Martin, al vicepresidente del Banco Central, Dr. Carlos S. Brignone y a diversas personalidades del mundo de los negocios.

Asimismo el Sr. Donner se interesó por la labor de Argemofin, financiera de los concesionarios de G. M. A., y examinó los nuevos modelos de la línea Chevrolet que serán lanzados próximamente al conocimiento público.

CUBIERTAS GOODYEAR DE "HOMBRO REDONDO"

La firma Goodyear ha lanzado al mercado su último modelo de neumáticos tipo "hombro redondo", para colectivos y pick-ups.

Esta compañía fue la primera en presentar en nuestro país este tipo de neumáticos para automóviles, los que tuvieron gran aceptación por los usuarios. Ahora anuncia cubiertas de esta clase, en las medidas de 8.25-20 y 6.50-16, que son las clásicas medidas para colectivos y pick-ups, respectivamente.

Son fabricadas exclusivamente con cordones de nylon y capacidad 10 y 12 telas para la medida 8,25-20 y capacidad 6 telas para la 6,50-16.

https://argentoteca.blogspot.com

Otra visita, la más joven

Alberto Antonio Puget, de 13 años, alumno de 6º grado de la Escuela Nº 17 "General San Martín", de Morón, fue invitado a visitar el Centro Industrial de Mercedes Benz Argentina, en reconocimiento por la excelente clase que preparó y dictó en su escuela sobre alcances, detalles de fabricación e historia de dicha empresa, siendo agasajado con un almuerzo, fue acompañado por su señora madre y hermana.

El gerente técnico de la empresa, Ing. Helmut Frank, le entregó una caja conteniendo modelos en miniatura de las unidades "Mercedes Benz".

Estuvieron en el país dos altos ejecutivos

Permanecieron en la Argentina, donde se informaron del desarrollo de Industrias Kaiser Argentina, los Sres. Stephen A. Girard, presidente de Kaiser Jeep Corporation y Michel Maison, director Comercial de Exportación de la Régie Nationale des Usines Renault.

El primero está conectado a Kaiser desde 1938 cuando intervino en la construcción del Dique Gran Coulee. En 1959 fue designado para el cargo que hoy ocupa.

En cuanto al Sr. Michel Maison, es licenciado en derecho, y cursó estudios en Economía y Finanzas en la Escuela Nacional de Administración de Francia. En 1958 ingresó en la Régie Nationale des Usines Renault como consejero financiero de Exportación. Su cargo actual lo ocupa desde 1961.

SAN FRANCISCO AUTO CLUB

De acuerdo a expresas disposiciones contenidas en los estatutos, el San Francisco Auto Club de la provincia de Córdoba ha procedido a designar su Comisión Directiva, integrándola los señores Eres Alisio, como presidente; José Converso, en calidad de vice; Ovidio Vaudagna, secretario; Gerardo Pici, pro; Domingo Zanardi, tesorero, Arturo Juncos, pro y vocales, Adolfo Kuznitzky, Avelino Nanzer, Delquis Degiovani, Héctor Rosso, Ovidio Brizio y Erio Marengo.

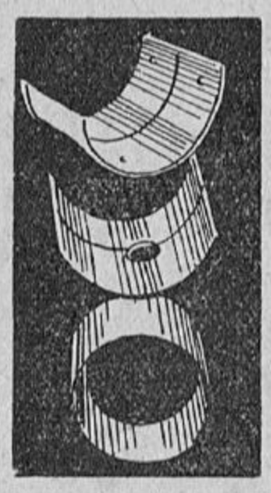
Recientemente se anunció la designación del Sr. Enrique C. Bocking, como gerente general de ventas de Ford Motor Company de Chile. El alto funcionario nació en Bs. Aires en 1923 e ingresó en Ford Motor Argentina en 1960, desempeñándose como gerente del Departamento de Operaciones de la Oficina de Ventas de dicha empresa. La designación fue recibida con general beneplácito en los círculos empresarios a los que está vinculado este ejecutivo argentino, quien fue agasajado por funcionarios y personal de Ford Motor Argentina, en el Centro Industrial de General Pacheco.

Un nuevo record de ventas de Chevrolet

En Detroit, la División Chevrolet de GM anunció que estableció un récord en la producción y venta de camiones, que supera todo lo realizado en sus 55 años de historia.

El gerente general de Chevrolet, E. M. Estes, informó que las ventas de camiones durante 1966, totalizaron 588.320 unidades, superando a las del año récord de 1965, con 574 mil 136.

Consignó también la buena acogida dispensada al recién llegado Camaro, con 46.758 unidades vendidas en el último trimestre de 1966. El Chevelle, un coche mediano, tuvo el mejor año de ventas desde su lanzamiento y el popular Chevy II, también superó sus ventas, con un total de 155.266 unidades.


especialistas
EN COJINETES
DE BIELAS Y BANCADAS
BUJES DE ARBOL DE LEVAS
PARA AUTOMOVILES
CAMIONES
TRACTORES
COSECHADORAS
Rimco
IMPORTADORES DE REPUESTOS AUTOMOTORES
RIMADA HNOS.
CASA CENTRAL: CORRIENTES 402 · T. 43892 - 28494
SUCURSAL Nº 1 - ZONA SUR
SAN MARTIN 2098 esq. CERRITO · T. E. 85006
ROSARIO

"EL EMPORIO DE LAS VALVULAS"

TAPAS
DE CILINDROS
MULTIPLES
DE ESCAPE
JUNTAS
DE CILINDROS
BELCAR S.R.L.
AV. CORRIENTES ESQ. SALTA
TEL. 49103 ROSARIO

REPUESTOS PARA TRACTORES
Concesionarios
INTERNACIONAL HARVESTER
JUAN C. GRASELLI
CORRIENTES 194 · TEL. 45012 · ROSARIO

LA CAMISA
AMIGA DE SU MOTOR
De Verdadera Estructura Perlítica
CAFEM
PARA
AUTOMOVILES
CAMIONES
MICROMOTORES
TRACTORES
MOTORES DIESEL
FUNDICIONES SANTINI S. A.
PIEDRAS 447 T. E. 34-5092 BUENOS AIRES

REPARACION DE AMORTIGUADORES SUSPENSIONES
TRABAJOS GARANTIZADOS
SEGUNDO SALATIN
SUB AGENTE FRICROT Gabriel
MORENO Y SALTA TEL. 28994 ROSARIO

GRAB RAPID
Fotograbados
CATAMARCA 2339 - T. E. 17289
SANTA FE

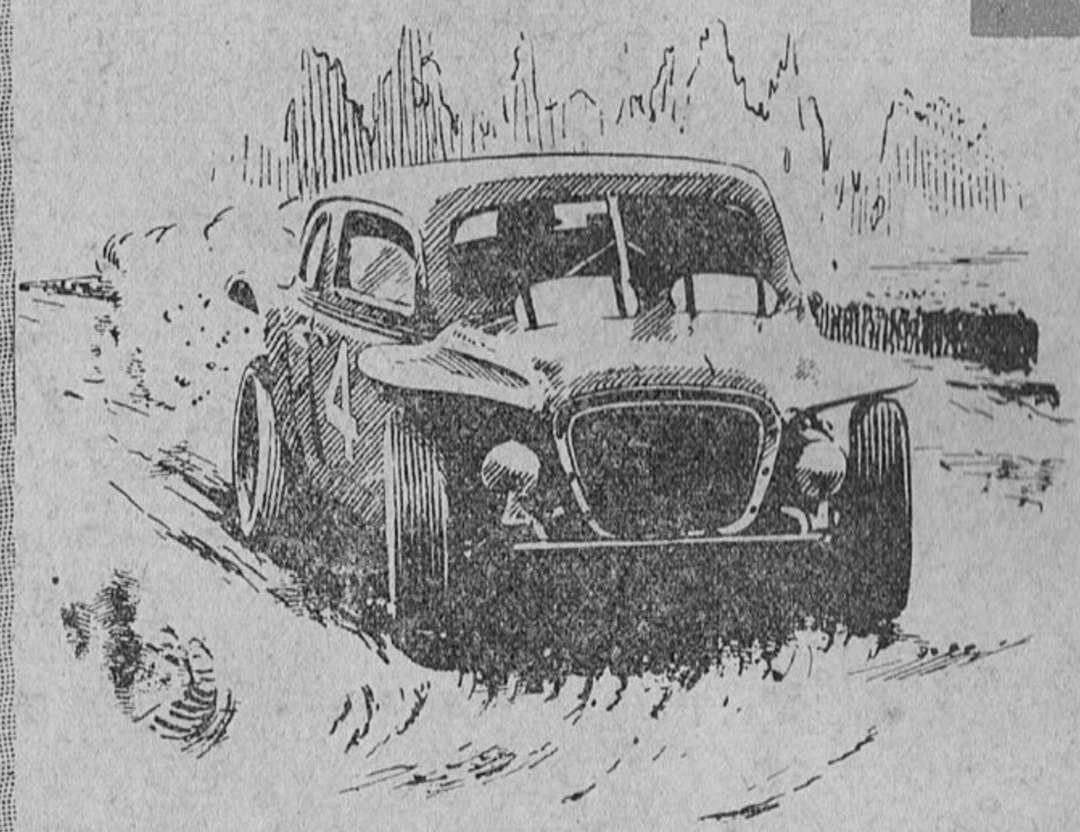
MECANICA
BROSUTTI
TODO
para el AUTOMOTOR
RECTIFICACIONES - REPUESTOS
PASAJE J. R. RODRIGUEZ 3541
SANTA FE

https://argentoteca.blogspot.com

Consagratorio Campeonato de JUAN MANUEL BORDEU

Y para la excepcional capacidad conductiva del Campeón Argentino de Turismo de Carretera 1966, el respaldo siempre leal y rendidor de los famosos Aros de Pistón

BURD



2 en 1

¡AUTENTICOS CAMPEONES DE RENDIMIENTO!

Todas las rutas del Gran Premio fueron testigos de la popularidad de la "coloradita" de Balcarce, la máquina ganadora de ocho carreras, un segundo puesto y una etapa del G. P., preparada por Rubén "Toto" Fangio, con el asesoramiento técnico del campeonisimo Juan Manuel Fangio, y motor preparado por Ernesto y Ricardo Polverino.. con aros de pistón BURD 2 en 1, que comparten asi otro campeonato argentino de automovilismo!

https://argentoteca.blogspot.com